

**NOTE SUR L'HISTOIRE DE LA MOTORISATION
DANS LA PECHE ARTISANALE MARITIME SENEGALAISE**

PRECONDITIONS ET RANÇON D'UN SUCCES PRECOCE

J.P. CHAUVEAU

R E S U M E

La mise en perspective historique du phénomène de motorisation des pirogues de pêche artisanale au Sénégal permet de souligner la précocité de cette innovation dans les années 1950 et de corriger l'interprétation courante qui l'associe trop exclusivement aux interventions des pouvoirs publics après l'Indépendance. On est ainsi en mesure de mieux analyser les préconditions générales du succès de la motorisation mais aussi les raisons permanentes des difficultés pour en assurer la continuité de la part des pouvoirs publics comme de la part des pêcheurs.

On conclut en esquissant une comparaison avec les conditions propres à l'agriculture.

**L'EVOLUTION DES PECHEES MARITIMES EN AFRIQUE ET LA MOTORISATION DES
PIROGUES**

Par cette note nous souhaitons attirer l'attention des spécialistes de la mécanisation en milieu paysan - dont nous ne sommes pas - sur la fécondité possible d'une comparaison avec le phénomène de motorisation des pirogues chez les pêcheurs-artisans ouest-africains, et particulièrement sénégalais.

Bien que la pêche artisanale africaine fasse l'objet depuis une dizaine d'années d'études et d'interventions de développement de plus en plus nombreuses, la connaissance de ce secteur d'activité demeure bien moins approfondie que celui de l'agriculture. Le caractère localisé de la pêche, la diversité et la spécificité de ses formes d'organisation pour une population relativement faible de pêcheurs professionnels font un peu oublier son importance du point de vue alimentaire pour les citadins et les ruraux du sous-continent, ainsi que l'importance de la population qui vit indirectement de la pêche artisanale - quelques 150.000 personnes au Sénégal.

Nous ne pouvons dresser ici un tableau même sommaire de la pêche artisanale ouest-africaine. Signalons cependant quelques tendances significatives à long terme (depuis au moins le début du siècle) :

1 - Le déclin de la pêche continentale puis de la pêche lagunaire face à la croissance en actifs et en

J. P. CHAUVEAU

ORSTOM Fonds Documentaire

N° :

34280, ex 1

19

Cote :

B

24 AOUT 1991

production de la pêche maritime ;

2 - Le maintien, sinon le renforcement du poids de la pêcherie maritime artisanale comparativement à la pêcherie industrielle basée dans les pays ouest-africains (tandis que se tasse, après un fort développement, la pêche industrielle pratiquée dans les eaux territoriales des pays africains mais non débarquée sur place) (WEBER et DURAND 1986).

3 - La place prépondérante de quelques groupements spécialisés, notamment : Wolof, Lébou et Niominka originaires du Sénégal et opérant de la Mauritanie à la Côte d'Ivoire ; Fanti et Ewé originaires du Ghana et présents du Sénégal au Congo. La pêche artisanale actuelle, surtout la pêche maritime que nous envisageons seule ici, est le résultat d'une longue série de transformations liées à l'histoire économique et sociale de l'ouest-africain (CHAUVEAU 1986).

4 - Parmi ces transformations, celles qui concernent la technologie et les techniques de pêche sont certainement les plus évidentes. Emprunts à la technologie européenne de pêche et améliorations et innovations de la part des pêcheurs africains eux-mêmes se sont en effet succédé depuis le XVe siècle, et se sont accélérés à partir du début de ce siècle, en ce qui concerne aussi bien les engins de pêche que les embarcations (dont les évolutions sont évidemment liées).

5 - L'évolution technique au sein de la pêche maritime artisanale est d'ailleurs géographiquement différentielle. A côté des foyers anciens de pêche dont l'importance s'est constamment accrue (Ghana, Sénégal), il en existe d'autres qui ont au contraire décliné de manière plus ou moins spectaculaire depuis la pénétration coloniale (Libéria et surtout Guinée-Bissau) tandis que d'autres encore ont maintenu dans le temps une activité de pêche régulière (cas des pêcheries lagunaires côtières). Dans l'ensemble et dans la longue période on constate plutôt une concentration géographique de la spécialisation dans la pêche sur les côtes ouest-africaines, les pêcheurs spécialisés se livrant alors, sur une partie parfois considérable du littoral, à des migrations saisonnières, durables ou définitives.

6 - La motorisation des pirogues a été un facteur décisif de transformation. L'adoption du moteur hors-bord par les pêcheurs maritimes ouest-africains est aujourd'hui une affaire entendue. Les groupements spécialisés en sont tous équipés, dans une mesure plus ou moins grande qui dépend davantage des possibilités matérielles et financières d'accéder à la possession d'un moteur que de l'acquisition d'un savoir-faire ou d'un "vouloir-faire". Plus de 45.000 pirogues sont motorisées en Afrique, dont 5.000 au Sénégal. Le cas sénégalais est, dans ce domaine, remarquable par sa précocité et par l'ampleur du phénomène. Il a en effet débuté, dans sa phase expérimentale, en 1950-1951 et l'on peut considérer qu'en 1958, au moment de la dissolution de l'Union française, le mouvement de diffusion était largement entamé (400 pirogues étaient alors équipées, représentant entre 14 et 20 % des pirogues de mer motorisables). Aujourd'hui, on estime que la quasi-totalité des pirogues motorisables (c'est-à-dire dont l'équipement en moteur est utile et rentable eu égard au type de pêche pratiqué et au degré de spécialisation professionnelle des pêcheurs) est effectivement motorisée au Sénégal.

Un tel succès demande quelques explications, d'autant qu'il ne donne lieu qu'à de discrètes références dans la littérature générale sur la mécanisation. D'autre part ce même succès d'ensemble n'exclut pas de grosses difficultés pour en assurer la continuité ; on peut dire qu'il se paye d'un prix certain, pour les pêcheurs d'abord, pour leurs partenaires des institutions de développement ensuite.

Nous ferons un récit un peu détaillé de la première phase, décisive, de la diffusion de la motorisation avant de revenir sur les préconditions de son succès, les raisons permanentes des difficultés et la nécessité d'une adaptation récurrente de la part des pêcheurs engendrée par la généralisation de la motorisation. Nous concluons en esquissant une comparaison avec le cas de la production agricole.

LE PROJET, L'EXPERIMENTATION ET LA PREMIERE PHASE DE MOTORISATION (1950-1958)

L'éventualité de la motorisation des embarcations de pêche maritime artisanale au Sénégal fut évoquée, pour la première fois semble-t-il, dans un rapport du service des pêches de 1929. Il fallut toutefois un contexte particulier pour que l'expérience fut tentée.

Ce contexte c'est la dépendance des pêcheries et unités de traitement du poisson européennes à l'égard des débarquements piroguiers, à la fin de la seconde guerre mondiale. Ces entreprises avaient connu durant la guerre une croissance spéculative liée à la conjoncture et aux contrats d'approvisionnement passés avec l'Administration. De type foncièrement artisanal, ces sécheries, conserveries, saurisséries et autres pêcheries de requin reposaient de façon quasi-exclusive sur l'approvisionnement par les pêcheurs piroguiers sénégalais. Cet approvisionnement était cependant menacé par l'irrégularité saisonnière de la pêche et plus encore par la concurrence du marché de consommation locale. Lors de la Conférence de la Pêche Maritime tenue en 1948, experts du Service des Pêches et "industriels" français installés au Sénégal tombèrent d'accord sur la solution qui

consistait, en augmentant la productivité des pirogues par leur motorisation, à permettre d'alimenter à la fois le secteur dit (abusivement) industriel et les consommateurs locaux. Les modalités prévues comportaient une prise en charge du coût de l'équipement par les pêcheurs eux-mêmes au moyen de prêts remboursables. Les industriels suggéraient même que ces prêts fussent liés à l'obligation de livrer un quota de la pêche aux unités européennes de conditionnement afin d'éviter que l'accroissement de la production ne fut entièrement absorbé par la consommation intérieure. Le transfert de technologie était donc conçu dans un contexte typique d'économie de traite, sur un produit pour lequel le marché d'exportation (vers la métropole et vers les autres colonies africaines) et le marché intérieur étaient en concurrence mais dont l'intérêt économique, du point de vue des autorités, était cependant secondaire comparé à celui de l'arachide - objet principal des préoccupations coloniales.

La phase expérimentale fut dirigée par le Centre de Recherches sur les pêches maritimes de l'AOF à Saint-Louis sous la responsabilité de J. Arnoux et fut inspirée par une expérience de la FAO dans l'Océan indien. La population-cible était les pêcheurs de la Grande Côte, alors principal secteur de la pêche au Sénégal. Il s'agissait essentiellement des pêcheurs wolof de Guet-Ndar (Saint-Louis), adonnés depuis longtemps aux migrations saisonnières de pêche vers le sud, notamment vers Kayar, village lebu du littoral-nord de la presqu'île du Cap-Vert. Le choix technique était lié à celui de la population visée : un petit propulseur amovible d'utilisation simple, adapté aux conditions de navigation et de pêche de la Grande Côte (pirogues de taille relativement réduites, existence de forts brisants, exploitation en groupe de fonds jamais très éloignés). En outre ce type de moteur avait connu de forts progrès technologiques au cours des dernières années.

L'expérimentation se déroula à Saint-Louis dans un climat de relations où la forte personnalité et la compétence marine des pêcheurs étaient d'emblée reconnues par le responsable technique, par ailleurs homme de terrain, Jacques Arnoux. En fait le schéma technique imaginé au départ, à partir d'un moteur français (Goïot), subit de multiples modifications en concertation avec les pêcheurs eux-mêmes, la principale difficulté étant de faire pratiquer un trou dans la pirogue afin d'y adapter le puits du moteur. Fait remarquable, et oublié : l'expérimentation fut faite sur deux pirogues, l'une "traditionnelle" (en réalité héritière d'une évolution technologique étalée sur deux siècles), l'autre dite expérimentale, conçue par les techniciens du service des pêches. Or celle-ci fut vite abandonnée au cours de l'expérimentation. D'autre part, remarque non moins importante qui explique sans doute la précédente, le responsable de l'opération se refusait à une expérimentation-démonstration et exigea que les essais fussent effectués sur les propres pirogues de pêcheurs volontaires (et il convient donc de citer, avec celui d'Arnoux, les noms des pêcheurs qui participèrent ainsi pleinement à l'initiative : Saliou Theuw, puis Dieng dont la pirogue couvrit en 1951 la distance Saint-Louis-Dakar en 14 heures). Enfin, un centre d'entretien fut rapidement mis en place à Saint-Louis.

La phase d'expérimentation fut suffisamment convaincante puisqu'à son terme, en 1952, 120 pêcheurs se déclarèrent volontaires (sur quelque 5 ou 600 propriétaires de pirogue de mer à Saint-Louis). Les premières poses commerciales se firent en 1952 à Kayar, durant la pleine saison de pêche, avec mise en place d'un système d'entretien. Cependant, en dépit de la signature d'un contrat, les volontaires ne se pressèrent pas pour s'équiper. Les résultats des plus audacieux convainquirent cependant les autres : 77 poses commerciales furent effectuées en 1952 et 144 en 1953. D'autre part, durant la première année de la phase commerciale, la gestion de l'opération conservait partiellement un aspect administratif avantageux pour les pêcheurs. Le budget territorial accordait une subvention aux Centres d'Entretiens Mécaniques (chargés du dépannage à Saint-Louis, Yoff, Kayar, Dakar, Rufisque, Mbour et Joal) et divers avantages étaient offerts aux pêcheurs : entretien et gardiennage de nuit gratuits pour les moteurs de la marque française Goïot dont les fabricants étaient associés au projet, facilités de remboursement. Les pêcheurs bénéficiaient pour l'achat des moteurs de prêts (remboursables en deux ans) de la Caisse Centrale de Crédit Agricole du Sénégal, par l'intermédiaire de la Mutuelle sénégalaise des pêcheurs motorisés dont le siège était à Saint-Louis avec des sections à Cayar, Yoff, Ngor, Ouakam, Geule Tapée, Anse Bernard, Rufisque, Mbour, Joal. Cette mutuelle était une association d'entraide sans cotisation mais à responsabilité collective.

A partir de 1953, les conditions d'exploitation furent de type entièrement commercial et la gestion des centres de gardiennage, d'entretien et de réparation fut confiée à la société Goïot. Le passage d'une gestion administrative à une gestion commerciale entraîna une "déception" de la part des pêcheurs en dépit de l'obtention d'une détaxe sur le carburant. Le responsable du Service Technique des Pêches, J. Arnoux, ne l'explique d'ailleurs pas par une méconnaissance des mécanismes de marché et de crédit (ce qui serait faux car ces mécanismes existaient au sein même du monde des pêcheurs) bien que cet argument fut par la suite souvent avancé pour expliquer les difficultés de remboursement dans les phases ultérieures de la motorisation. Pour Arnoux, le désappointement des pêcheurs face à la "privatisation" du circuit de distribution et d'entretien était à mettre plutôt sur le compte de la représentation que se faisaient les pêcheurs des interventions de développement en cette phase pionnière : peu habitué à ce que l'administration s'intéresse à lui, "il considère sa participation à la motorisation comme une complicité avec une oeuvre de prestige" et s'efforce donc de la monnayer en interprétant les facilités accordées au début de la phase commerciale comme un achat de son acceptation. Cependant, la "peur du gendarme" suffit à faire rentrer les remboursements des moteurs.

La privatisation du secteur de l'entretien posa de plus gros problèmes : les pêcheurs n'y recouraient que pour les grosses réparations, souvent trop tardives ; et, ce qui explique aussi cela, les ateliers privés faisaient

preuve "d'un esprit garagiste pas désintéressé". Le monopole de l'entretien-réparation fut d'abord retiré à la maison Goïot et les stations-services furent placées sous contrat auprès des maisons de commerce représentant les trois marques de moteurs distribués. Mais pour faciliter l'entretien et la réparation des moteurs il parut préférable d'adopter vers 1954 une formule d'exploitation directe des ateliers par la Mutuelle des pêcheurs motorisés. Le résultat fut satisfaisant puisque les achats de pièces détachées pour réparation par les pêcheurs diminuèrent régulièrement de 1953 à 1955. Toutefois, le Service des pêches continuait de déplorer la "surutilisation" du moteur, qu'Arnoux lui-même attribuait au "manque d'éducation" des pêcheurs - bien qu'il estimât à 60 % la part des pêcheurs utilisant "convenablement" leur engin.

En 1955, les services techniques estimaient que 7 % des pirogues de mer sénégalaises étaient motorisées, 14 % en 1958 (soit 400 pirogues). Ces pourcentages sont d'ailleurs probablement sous-estimés si l'on tient compte seulement des pirogues réellement motorisables à ce moment-là en fonction des possibilités locales d'accès au circuit de distribution et d'entretien des engins et en fonction de l'intérêt réel de la motorisation (qui concerne peu certains types de pêche et de pêcheur). Au moment de l'accession à l'autonomie interne du Sénégal, la diffusion de la motorisation est donc largement entamée - contrairement à l'opinion courante selon laquelle la motorisation débuta avec l'Indépendance et même après, avec l'organisation des coopératives.

LES PRECONDITIONS DU SUCCES

Nous avons dit que le projet de motorisation visait initialement à garantir l'approvisionnement des unités européennes de conditionnement par les pêcheurs africains tout en améliorant l'approvisionnement du marché local de consommation. En réalité le premier et principal objectif ne fut pas atteint (ces entreprises disparurent presque totalement) et ce fut le second qui constitua le moteur de l'expansion de la pêche, sans que les opérateurs de développement n'aient à intervenir (si ce n'est par l'amélioration du réseau routier, point important qui illustre le fait qu'en matière de pêche en particulier les facteurs de progrès proviennent de l'aval de la production.)

Sans entrer dans les détails (cf. CHAUVEAU 1985, CHAUVEAU et SAMBA à paraître) il faut signaler parmi les principaux éléments explicatifs antérieurs puis corrélatifs de l'adoption du moteur :

- le poids du marché intérieur du poisson avec la reprise et l'extension de l'économie arachidière dans les années 1950 et la concentration urbaine sur la presqu'île du Cap-Vert. La demande est telle que l'augmentation des débarquements ne provoque pas de baisse des prix au producteur.

- l'organisation et l'extension du réseau de mareyage, facilité par l'amélioration du réseau routier et de l'équipement en véhicules qui remplacent peu à peu les ânes et les chameaux.

A ces raisons "contextuelles", s'ajoutent les avantages de la motorisation immédiatement perceptibles par les pêcheurs eu égard aux conditions de production halieutique :

- l'existence de migrations saisonnières de pêche que la motorisation facilita et développa sans pour autant la produire (les migrations étaient déterminées pour une partie par les migrations saisonnières des poissons, pour une autre par l'attraction des principaux centres de consommation et de mareyage) ;

- divers avantages associés à l'usage du moteur amovible par rapport à la navigation à voile : passage de la barre ; exploitation de zones de pêches plus éloignées ; rapidité des déplacements et donc meilleur état de conservation des prises ; autonomie du mode de propulsion à l'égard du régime des vents ; amélioration de la capturabilité des poissons avec des engins plus productifs (filet maillant encerclant) dont la diffusion commence alors ; non-séparation des fonctions de propulsion et de direction. Il faut ajouter un peu plus tard et surtout pour les régions du Saloum et de la Casamance, l'avantage que présentait la motorisation pour les navigateurs nyominika, à la fois pêcheurs et transporteurs.

Il semblerait logique d'inclure dans les préconditions du succès de la motorisation l'existence d'une structure administrative spécialisée (la Section pêche du Service de l'Élevage de l'AOF, qui deviendra le Service des pêches) attentive à améliorer la production. Son action est indéniable dans le démarrage de la motorisation des pirogues, non seulement par la précocité de son initiative (la motorisation débutera plus tard au Ghana, au tournant des années 1950 et 1960 : LAWSON et KWEI 1974, VERCRUIJSSE 1984) mais aussi par le choix des formes de vulgarisation (décrite plus haut). Cependant, l'interprétation de la place des intervenants institutionnels dans la réussite de la motorisation est beaucoup plus complexe qu'une simple question de chronologie. De même qu'il est absurde d'imputer par exemple la généralisation de l'économie de plantation à la seule introduction de graines de cacao par les autorités coloniales, la diffusion de la motorisation des pirogues repose principalement sur les conditions qui ont permis aux pêcheurs de "s'approprier" cette technique. De ce point de vue, les conditions que nous avons qualifiées de contextuelles (marché de consommation locale important et solvable pouvant absorber une augmentation de la production sans baisse de prix, circuit de distribution "traditionnel" bien structuré et dynamique) sont véritablement les préconditions décisives de cette "appropriation". Au point que, comme on l'a vu, l'objectif économique initial de l'opération (assurer l'approvisionnement des unités de transformation dites industrielles) sera entièrement détourné par les pêcheurs au profit

du seul marché intérieur.

En outre, la forme et les effets des intervenants institutionnels (Administration, secteur privé) s'avèrent par la suite fluctuants. Leur évaluation nécessite une analyse plus approfondie qu'on ne peut qu'esquisser maintenant.

COMMENT INTERPRETER LA PLACE DES INTERVENANTS INSTITUTIONNELS DANS LA DIFFUSION DE LA MOTORISATION ?

Phénomène classique dans l'histoire des dispositifs de développement, les responsables administratifs s'efforcent de réécrire a posteriori l'histoire de la motorisation en fonction des problèmes du moment et du souci de justifier leur action. Au point qu'il est difficile de reconstituer, sans contradiction, une chronologie simple des interventions et de leurs effets. On peut cependant distinguer, les périodes suivantes du point de vue de la gestion de l'opération "motorisation" (voir DOMINGO 1982 pour les premières périodes).

- De 1952 à 1962, après la vulgarisation initiale par le Service des pêches, celui-ci se contente de superviser la distribution et l'entretien des moteurs laissés aux sociétés de commerce privées (1). De 1956 à 1962, en attendant l'organisation effective du mouvement coopératif, le Crédit du Sénégal accorde aux pêcheurs, sous l'égide du service des pêches, des crédits plus longs et l'administration accorde une subvention de 30 ou 20 % du prix du moteur (2).

- De 1962 à 1970, la motorisation est étroitement dépendante du cadre coopératif. Elle subit les contrecoups et ajustements des coopératives qui émanent directement de l'Administration (CRAD puis ONCAD). Il semble que jusqu'à l'allocation de crédits par la BNDS à partir de 1965, l'achat des moteurs à crédit par les coopératives (sous le régime de la responsabilité collective des pêcheurs) se fasse directement auprès du secteur privé. A partir de 1966, la subvention de 20 % sur les moteurs est remplacée par une détaxe des droits d'importation équivalente à 35 % du prix des propulseurs. La fin de cette période est marquée par l'aggravation du problème du recouvrement des créances sur les coopératives, le retrait de la BNDS en 1969 et l'apurement des dettes par le gouvernement sénégalais en 1971. L'échec est imputé à la main-mise des mareyeurs sur les coopératives, les défauts d'encadrement, l'inadaptation de la responsabilité collective en matière de crédit et à des facteurs beaucoup plus subjectifs et hypothétiques comme la méconnaissance par les pêcheurs des mécanismes de crédit et du "sens de la coopération".

- De 1971 à 1986, la motorisation reste subordonnée au cadre coopératif qui subit cependant une rénovation. Les CPA (Coopératives primaires d'avitaillement) dépendent désormais de la Direction des Pêches (et non plus du Secteur coopératif en tant que tel) pour la distribution des moteurs ; elles sont ouvertes aux seuls pêcheurs ; on revient au système de prêts individualisés. Les moteurs sont vendus en détaxe par les maisons de commerce aux coopératives, qui les rétrocèdent en location-vente aux coopérateurs. L'organisation générale est supervisée par le Centre d'Assistance à la Motorisation des Pirogues (CAMP) qui assure l'entretien dans des "satellites" par des mécaniciens d'abord rémunérés par le CAMP puis, après expérience, par des mécaniciens formés et agréés par le CAMP mais travaillant à leur propre compte. Cette organisation coopératiste diffère de celle de la période précédente par le fait que les coopérateurs ont une responsabilité individuelle vis-à-vis de la coopérative. L'ensemble du dispositif est régi par la convention sénégallo-canadienne de financement d'aide à la pêche artisanale de 1972. Le prêt remboursable canadien (à des taux de faveur) était conçu de telle façon que le CAMP puisse assurer le remboursement tout en constituant un fonds de roulement pour acheter de nouveaux moteurs et des pièces détachées et assurer aussi la continuité de l'opération. De fait, le CAMP gère directement ce fonds de roulement depuis 1975 et, depuis 1979, les présidents de coopérative sont directement responsables de la gestion. Cependant, à partir de 1979-1980, un autre volet de l'intervention commença d'être mis en oeuvre, toujours dans le cadre de la convention sénégallo-canadienne : celui de la commercialisation, par l'intermédiaire d'une chaîne de froid coopérative. C'est l'opération CAPAS, qui intégra les gestions de l'opération motorisation et de l'opération commercialisation. On ne peut ici entrer dans les détails, mais il apparut rapidement que les coopératives de mareyage (au niveau des Unions régionales de Coopératives) rencontraient de graves difficultés dans ce secteur et qu'en outre une partie du financement nécessaire au suivi de la motorisation était orientée vers la commercialisation (déjà s'étaient présentés des problèmes dans la gestion du fonds de roulement, notamment au début de sa gestion directe par le CAMP). Un don de moteurs par le Japon en 1978 avait cependant relancé l'opération. A partir de 1984, le blocage était tel que les pêcheurs durent faire appel au privé qui prit en fait la relève du CAMP en dépit des prix moins avantageux.

- Actuellement, après la dissolution du CAPAS, le CAMP doit à une importante subvention japonaise de continuer ses activités. Son quasi-monopole en matière de motorisation est désormais largement entamé par la nouvelle organisation, plus régionalisée, des opérations de développement : les projets Pamez en Casamance, Papec sur la Petite Côte, ou celui de Missirah dans le Saloum prévoient la prise en charge de la motorisation par les Groupements d'Intérêt Economique locaux (les G.I.E. remplacent les coopératives, sous une appellation moins ambitieuse). Cette nouvelle organisation répond au souci de l'Etat de se désengager le plus possible de la réalisation des projets. D'autre part est engagée une expérimentation de moteurs diesel amovibles sur laquelle on ne peut s'étendre ici.

L'organisation de l'opération "motorisation" (ou plus exactement des opérations successives en la matière) fut donc soumise à de multiples fluctuations tenant à la fois aux difficultés institutionnelles internes à cette organisation (rapports entre les fournisseurs privés, les structures administratives d'encadrement et les pêcheurs-coopérateurs) et aux discontinuités du financement extérieur et de son mode d'application sur le secteur (aide et financement français, belge, japonais, canadien...).

On pourrait donc s'attendre à des fluctuations correspondantes dans les résultats de l'opération. Or il apparaît que le taux de motorisation a augmenté régulièrement.

Estimation du taux de motorisation (diverses sources administratives et C.R.O.D.T.)

| | |
|------|------|
| 1955 | 7 % |
| 1958 | 14 % |
| 1960 | 30 % |
| 1965 | 55 % |
| 1971 | 48 % |
| 1975 | 67 % |
| 1979 | 86 % |
| 1983 | 90 % |
| 1988 | 82 % |

La croissance de ce taux a été très forte avant 1960 (distribution par le seul secteur privé), s'est ralentie au début des années 1960 (alors que se mettait en place l'organisation coopérative mais que la fourniture de propulseurs était assurée de fait par le privé), puis s'est maintenue à un rythme élevé jusque vers 1980. Il tend depuis vers une croissance nulle, voir négative ces dernières années. Il en résulte que :

- les conjonctures considérées comme critiques du point de vue de la gestion administrative des projets n'ont pas eu d'influence profonde sur la diffusion des techniques, sauf peut-être en ce qui concerne les dernières années : le volume des besoins en moteurs et pièces détachées est tel que les défaillances du système administratif de répartition se font immédiatement sentir, et de façon peut-être cumulative.

- les réorganisations administratives considérées comme des facteurs décisifs (au moment de l'Indépendance ; par l'institution du CAMP) ne le sont peut être pas autant qu'on le pense du point de vue de la diffusion des techniques.

Il semble qu'il faille interpréter l'ensemble à la lumière de trois observations :

1) En réalité il y a possibilité permanente pour les pêcheurs de s'approvisionner auprès du circuit administratif encadré et auprès du circuit du commerce privé, l'un et l'autre présentant des avantages et des inconvénients dont le choix est effectué par le pêcheur en fonction de la conjoncture du moment.

2) Plus profondément, les conséquences de l'adoption du moteur par les pêcheurs se traduisent par une professionnalisation accrue et par la nécessité d'une adaptation continue à l'état de la ressource et de son marché. Dans tous les cas, cela suppose la motorisation. Autrement dit la motorisation est devenue une nécessité, ne relève plus d'un choix des pêcheurs. L'évolution du taux de motorisation répond, de ce point de vue, plutôt à une contrainte nécessaire qu'à la réussite d'une opération.

3) Avant de revenir sur les raisons de ce processus et pour illustrer le fait que la motorisation doit être considérée beaucoup plus largement qu'une simple réponse à une opération judicieuse de développement, il convient de noter qu'en dépit de l'importance, dans son histoire, des initiatives et de l'encadrement administratifs, elle s'est faite avec un taux très faible d'adhésion des pêcheurs aux coopératives. En 1985, le taux estimé n'était encore que de 29 %. En réalité, les coopératives n'ont joué qu'un rôle de structure de distribution et d'entretien par laquelle les pêcheurs devaient passer à un moment ou un autre, quitte à organiser en aval un système de redistribution plus conforme aux conditions sociales et économiques de leurs communautés. Le jugement régulièrement porté par les experts ou les responsables administratifs, selon lequel le système repose sur des "coopératives sans coopérateurs", ne doit pas conduire à déplorer, comme c'est le plus souvent le cas, un "manque" dans les attitudes des pêcheurs mais plutôt à constater les capacités du milieu pêcheurs à s'adapter, voire à détourner, les structures institutionnelles en fonction du mode d'organisation interne à leur communauté.

LA RANÇON DU SUCCES

Si l'on se place du point de vue des producteurs, il est clair que l'opportunité de la motorisation a été saisie dès les années 1950, eu égard aux conditions favorables qui prévalaient antérieurement à l'initiative administrative. La motorisation s'est ensuite développée régulièrement, stimulée par la croissance des rendements, c'est-à-dire du rapport des captures à l'unité d'effort de pêche nominal. Jusqu'au début des années 1980, les captures ont

en effet crû tant en quantité qu'en valeur (l'augmentation des débarquements n'ayant pas d'effets sur les prix par suite de la forte demande) en même temps que l'effort de pêche nominal augmentait.

Cependant, dès les années 1970, l'augmentation de l'effort de pêche effectif par l'utilisation généralisée du moteur et par la diffusion d'engins très performants rendue possible par la motorisation a commencé à avoir des effets sensibles sur l'état et la localisation de la ressource. Cela obligea les pêcheurs à une adaptation permanente qui se traduit par l'irréversibilité de la motorisation et par l'innovation incessante dans les techniques de pêche. Ces innovations (senne tournante, caisse de réfrigération, mise en place d'un réseau "informel" de réparateurs) ont de moins en moins compensé, au niveau des résultats, leurs coûts d'acquisition et l'intensification du travail (notamment par l'allongement et la régularité des sorties de pêche). D'autant que, pour certaines zones et espèces côtières, la pêche artisanale s'est trouvée de plus en plus concurrencée par la pêche industrielle côtière (chalutiers notamment). On ne peut, ici encore, entrer dans le détail des conséquences sociales de ce processus mais il est clair que les principales en sont la professionnalisation de la pêche (à l'encontre de l'organisation antérieure de type domestique de la production, de la transformation et de la distribution du produit) et une baisse de la rémunération du travail qui se traduit par l'ouverture du secteur à des travailleurs non originaires du milieu (agriculteurs notamment en butte aux effets de la sécheresse et à la crise de l'économie arachidière).

On comprend que, dans ces conditions, la motorisation des pirogues doit être analysée beaucoup plus sous l'angle de la simple reproduction des capacités productives des pêcheurs que sous celui de sa diffusion qui, on l'a vu, peut-être considérée comme quasi-complète. Les difficultés de se procurer des pièces détachées et de renouveler les moteurs depuis 1983 ne donnent pas seulement un coup d'arrêt à la motorisation mais entament le potentiel de production alors que la productivité de l'écosystème se dégrade (pour certaines espèces courantes, comme la sardinelle, on s'approche du seuil de surpêche). De ce point de vue, l'administration de l'aide au développement doit éviter d'être un facteur de blocage avant même d'être pensé comme un facteur de progrès. Telle est la rançon principale d'un succès dont elle ne peut à elle seule revendiquer la paternité.

ESQUISSE D'UNE COMPARAISON AVEC LE SECTEUR AGRICOLE

Par rapport à l'activité agricole, la pêche présente des particularités dont les principales tiennent à la nature spécifique de la ressource exploitée (3). Contrairement à la terre, la mer n'est pas un moyen de travail à proprement parler ; c'est le stock de poisson qui tient lieu de moyen de travail. Ce moyen de travail est en outre particulier dans la mesure où il n'est pas directement appropriable (seul est appropriable le poisson capturé) et où sa productivité ne peut être artificialisée (4). De ce point de vue la pêche est plus proche des activités de chasse et de cueillette que des activités agricoles.

Il découle des particularités de la ressource qu'en matière de pêche l'essentiel de l'incorporation du travail au moyen de travail et au capital est mis en oeuvre dans la phase de capture. Les rapports sociaux de production sont également "concentrés" dans le procès de production immédiat (organisation technique du travail) et le procès de partage de la production (notamment par le système de distribution "à la part" universellement répandu dans la pêche) correspondant à cette phase de capture, qui est simultanément la phase d'appropriation du produit.

Il s'en suit que l'outil de production (l'engin de capture, l'engin de propulsion et les savoirs qui leur sont associés) est un enjeu stratégique sans commune mesure avec celui de l'outil agricole, aux yeux même des populations concernées.

Cet enjeu est encore amplifié par le caractère compétitif des activités de pêche (la capture par un pêcheur d'une partie de ressources renouvelables et non appropriées se fait au détriment des autres) et par le caractère immédiatement reconductible, au rythme des sorties en mer, de l'activité de pêche (l'incertitude, le risque d'une mauvaise production sont chaque fois renouvelés à court terme). La planification des activités et les stratégies anti-risque sont donc soumises à des conditions différentes de celles qui prévalent en agriculture, notamment en ce qu'elles sont dépendantes de l'usage immédiat et répétitif de l'outil de production-appropriation.

Cela explique qu'en dépit de l'image généralement véhiculée à propos du caractère "conservateur" des marins-pêcheurs, les techniques de pêche sont dans les faits extrêmement évolutives.

Il n'est donc pas étonnant que la mécanisation de l'outil de production ait trouvé dans la pêche artisanale un écho important. Des conditions favorables l'ont amplifié, tel que l'importance du marché de consommation local et l'adaptabilité du réseau de maréyage. Les pêcheurs bénéficiaient alors d'un revenu nettement plus important en général que celui des agriculteurs, et les réseaux de crédit et d'entraide internes au milieu pêcheur ont été en mesure de s'articuler au système pseudo-coopératif mis en place par l'administration pour diffuser les moteurs.

Un autre élément semble avoir eu un rôle important dans la généralisation de la motorisation : le fait déjà invoqué que le procès technique est simultanément un procès de production et d'appropriation de la ressource (le caractère périssable du produit accentue cette propriété mais n'en est pas la cause profonde). Ainsi, l'organisa-

tion du travail est doublée d'une organisation de la répartition de la pêche non différée dans le temps et extrêmement précise, dont les producteurs directs (les pêcheurs) ne sont jamais absents même dans les systèmes les plus anciens et les plus traditionnels. Avec la spécialisation et la professionnalisation de la pêche s'est généralisé le système du "partage à la part", en fonction de l'apport en travail et en capital de chacun, comme cela existe sur tous les continents.

Ce système de répartition non différée sur des bases contractuelles (même si d'autres relations sociales peuvent les moduler) s'est avéré particulièrement congruent vis-à-vis des contraintes économiques liées à l'achat des moteurs (et des engins de capture dont l'utilisation fut rendue possible par la motorisation). Le système "à la part" permet à la fois de répartir les risques de la production et de garantir la part de l'amortissement du capital (incontournable par les pêcheurs, étant donné l'usage quotidien nécessaire de l'outil).

On voit donc en quoi les conditions de mise en oeuvre de l'activité halieutique diffèrent de l'agriculture et en quoi elles sont beaucoup plus favorables à la diffusion de la mécanisation de l'activité.

Nous concluerons en signalant quelques orientations de recherche comparative. En premier lieu, la comparaison systématique peut permettre a contrario de mieux discerner les points de blocage de la mécanisation le long des filières agricoles (niveau des revenus des producteurs ; niveau d'intégration des pratiques culturelles et des phases de production, de répartition et de commercialisation ; formes d'appropriation de la ressource foncière).

En second lieu, et en dépit des différences générales entre pêche et agriculture, il existe des configurations communes. C'est le cas par exemple de la répartition du produit à la part : si elle est d'usage général dans la pêche (même industrielle), son importance n'est pas suffisamment soulignée dans l'agriculture notamment dans l'agriculture tropicale (et dans l'agriculture africaine en particulier) où existent de multiples formes de partage en nature entre propriétaires fonciers et travailleurs. La considération de ces cas peut-elle, comme dans la pêche, servir à l'extension de la mécanisation si celle-ci est utile et adaptée ?

NOTES

(1) De 1952 à 1954, l'administration tenta de mettre sur pied un secteur pilote coopératif intégrant la commercialisation du poisson frais (COOPMER). Ce fut un échec qui préfigurait celui du CAPAS ultérieurement (voir infra).

(2) Un projet de coopérative prévoyant le remboursement de l'équipement en nature et intégrant plus étroitement encore que le projet COOPMER la production, l'équipement et la commercialisation, fut envisagé en 1955-1956. Il ne fut pas appliqué, bien qu'il passât pour être la condition de transformation des groupements d'avitaillement en véritables coopératives.

(3) Voir par exemple : ACHESON 1981, ADAM 1987, BRETON 1981, EMMERSON 1980, GARCIA 1984, PLATTEAU 1988, REVERET et al 1986.

(4) Il existe évidemment des techniques d'aquaculture marine. Elles demeurent cependant marginales et ne concernent pas le littoral ouest-africain.

(5) La réalisation de la répartition peut, quant à elle, être différée dans le temps ; c'est le cas par exemple des campagnes de migrations de pêche.

1) DOCUMENTS GENERAUX

OU NE PORTANT PAS SUR LE SENEGAL

ACHESON J.M. - 1981 - "Anthropology of fishing", *Annual Review of Anthropology*, 10, pp : 275-316.

ADAM P. - 1987 - "Introduction. Histoire des pêches, point de vue d'un économiste", *Histoire des Pêches maritimes en France*, Paris, Bibliothèque historique Privat, pp. 3-34.

BRETON Y. - 1981 - "L'anthropologie sociale et les sociétés de pêcheurs : réflexions sur la naissance d'un sous-champ disciplinaire", *Anthropologie et sociétés*, 5, 1, pp : 7-28.

- EMMERSON D.K. - 1980 - Rethinking Artisanal Fisheries Development : Western Concepts, Asian Experiences, World Bank Staff Working Paper n° 423, 97 p. multigr.
- GARCIA S. - 1984 - Les problèmes posés par l'aménagement des ressources instables , Rome, FAO, COPACE séries 84.28, 38 p. multigr.
- LAWSON R.W. et KWEI E.A. - 1974 - African Entrepreneurship and Economic Growth : A Case Study of the Fishing Industry of Ghana , Accra, Ghana University Press, 262_p.
- PLATTEAU J.P. - 1988 - The Penetration of Capitalism into Small-scale Third World Fisheries : An Investigation of Historical Processes and Organizational Forms , Cahiers de la Faculté des Sciences économiques et sociales de Namur, 46 p.
- REVERET J.P., BOUDE J.P., MORISSET M. - 1986 - Gestion des ressources naturelles : rente et profit en matière d'exploitation des ressources halieutiques, Université Laval, GRE-PA, 28 p. multigr.
- SUTINEN J.G., POLLNAC R.B., JOSSERAND H.P. - 1981 - The Fisheries of West Africa and Prospects for Development , University of Michigan, ICRMD Working paper n° 6, 143 p. multigr.
- VERCRUISSE. - 1984 - The Penetration of Capitalism. A West African Case Study , Londres-La Haye, Zet Books, 180_p.
- WEBER J. et DURAND H. - 1986 - Le secteur des pêches dans les pays d'Afrique, Dakar, Réunion préparatoire pour l'Afrique en vue de la première consultation de l'Industrie de la pêche, 16-19 septembre, ONUDI, 67_p. multigr.

2) BIBLIOGRAPHIE CHRONOLOGIQUE

SUR LA MOTORISATION DES PIROGUES AU SENEGAL

- 1948 - GOUVERNEMENT GENERAL DE L'AOF - Conférence de la pêche maritime de Dakar, 15-22 janvier 1948, Dakar, 292 p.
- 1950 - ARNOUX J. - "Sur un essai de motorisation de la pirogue indigène à Saint-Louis-Guet-Ndar", Bulletin d'Information et de Documentation du Service de l'Elevage, section pêches, n° 10, 8 p. multigr.
- 1951 - ARNOUX J. - "La pêche à Kayar", Bull. Inf. et Doc. du Serv. Elev. , n° 10, pp. 29-36.
- 1952 - ARNOUX J. - " Note sur la pêche à Kayar", Bull. Inf. et Doc. du Serv. Elev. , janvier-mars, pp. 41-53.
- 1954 - FEUNTEUN L. - Motorisation des pirogues. Requêtes des pêcheurs, Inspection générale de l'Elevage de l'AOF, janvier, 13 p. dactyl.
- 1954 - Compte-rendu de l'activité de la Coopérative Sénégalaise d'Apport et de Distribution des Produits de la Mer (COOPMER), avril, 12 p. dactyl.
- 1954 - Note sur l'organisation de la pêche artisanale au Sénégal et la motorisation des pirogues , 13 p. multigr.
- 1955 - Conférence économique de la pêche maritime tenue à Saint-Louis du 12 au 14 avril 1955 sous la présidence de M. le Gouverneur Jourdain, Gouverneur du Sénégal, Saint-Louis, 105 p. multigr. (en particulier : ARNOUX J., "La pêche artisanale. Modernisation de l'armement africain : motorisation de la pirogue. Etude de prototypes d'embarcations adaptées aux conditions du pays", pp. 30-43).
- 1955 - BELLEGARDE - Rapport sur l'implantation de la mutualité en milieu pêcheur, 31 p. multigr.

- 1955 - BELLEGARDE - Deuxième rapport sur l'implantation de la mutualité en milieu pêcheur, 9 p. multigr.
- 1955 - BELLEGARDE - Rapport sur la commercialisation par l'Union des Coopératives maritimes des produits de la pêche, 25 p. + annexes, multigr.
- 1955 - GAUTHIER - Rapport exposant les conclusions de l'étude entreprise au Sénégal sur l'implantation de la Coopération parmi les pêcheurs, 24 p. + annexes, multigr.
- 1956 - Procès-verbal de la Conférence du 26 avril 1956 sur la création de Coopératives de pêche, 23 p. multigr.
- 1956 - MICHELIS - Note sur la modernisation de la pêche maritime africaine au Sénégal, 4 p. multigr.
- 1957 - MERICAM - Projet de création d'une Union des Coopératives artisanales de pêche au Sénégal, 18 + 9 + 5 p. multigr.
- 1958 - ARNOUX J. - "La pêche artisanale africaine", Compte-rendu de six séances d'étude du groupe "pêche" du Comité d'Etudes Economiques.
- 1959 - ARNOUX J. - "La modernisation de l'armement traditionnel de 1952 à 1958", La pêche au Sénégal, groupe "pêche" du Comité d'Etudes Economiques, pp. 102-108.
- 1960 - ARNOUX J. - La modernisation de l'armement de la pêche maritime artisanale au Sénégal de 1952 à 1959, Dakar, Serv. de l'Océanogr. et des Pêches Mar.
- 1960 - CONSEIL DES PECHEES DU SENEGAL - Comptes-rendus et rapport 29 avril-28 octobre, Dakar, Ministère de l'Economie rurale et de la Coopération, Vol. I, 231_p.
- 1961 - ARNOUX J. - "Pêche maritime au Sénégal", Bull. trimestriel d'Inf. et de Stat., S.O.P.M., 2^e trimestre.
- 1961 - REPUBLIQUE DU SENEGAL - Conseil des pêches du Sénégal, Vol. II, 9 déc. 1960-28 juillet 1961, S.O.P.M., 271_p. multigr.
- 1962 - SERVICE DE L'OCEANOGRAPHIE ET DES PECHEES MARITIMES - Eléments de statistiques, pêche maritime 1948-1961, 10 p. multigr.
- 1965 - BLANC A. - Rapport sur les A.I.R. de pêche, Dakar, S.O.P.M.
- 1965 - NIANG (M.) - Les coopératives de pêche au Sénégal, Dakar, mémoire de l'ENEA, 77 p. ms.
- 1966 - AW - Les coopératives de pêche artisanale, Dakar, Mémoire de l'ENEA, 13 p. multigr.
- 1966 - LOURDELET E. - La pêche maritime artisanale au Sénégal. Dakar, thèse de Droit, 295 p. multigr.
- 1967 - CONTROLE FINANCIER DU SENEGAL - Les pêches maritimes au Sénégal. 2 tomes, Dakar, 174 et 264 p. multigr.
- 1969 - F.A.O. - PNUD - Le crédit spécialisé à la pêche. Rapport au Gouvernement sénégalais, 38 p. multigr.
- 1969 - SCET-Coopération - Perspectives techniques et économiques du développement des pêches au Sénégal, Paris, 239 p. multigr.
- 1970 - D.O.P.M. - Programme de motorisation des pirogues, Caisse centrale de crédit à la pêche, 13 p. multigr.
- 1970 - D.O.P.M. - La situation des coopératives de pêche à la veille du II^e Plan quadriennal. Projet de réorganisation. Note technique, Dakar, 12 p. multigr.
- 1970 - CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL - Etude sur la promotion des Sénégalais dans

l'économie de la pêche, Dakar, 33 p. multigr.

- 1971 - LEBLANC G. - Les pêcheries du Sénégal et leur développement dans le cadre du Plan quadriennal 1969-1973. Rapport de mission à l'A.C.D.I., Ottawa.
- 1974 - D.O.P.M. - Pêche maritime sénégalaise. Statistiques 1969-1973, Dakar, 6 p. multigr.
- 1974 - PNUD-OIT - Développement coopératif. Résultats du projet et recommandation en découlant, Genève, 22 p. multigr.
- 1975 - BLANC A. - Situation et évolution du sous-secteur "pêche". Analyse de la période de base 1960-1974, Dakar, Ministère du Développement rural-DOPM.
- 1975 - DOPM - Termes de référence de la Société pour le Développement de la Pêche Artisanale (SODEPA), Dakar, 8 p. multigr.
- 1975 - DOPM - Projet de financement d'une opération motorisation par la Belgique, Dakar, 4 p. multigr.
- 1975 - DOPM - Secteur pêche. Programmation en faveur de la pêche artisanale, Dakar, 10 p. multigr.
- 1975 - LEBLANC G., BACLE J. - Rapport d'une mission d'identification de projets de pêche au Sénégal, Ottawa, ACDI, 58 p. multigr.
- 1975 - FAO - Report on the National Project Identification Mission to the Republic of Senegal, Rome.
- 1975 - BIRD - Reconnaissance Mission (Fisheries). Full Report, Washington.
- 1976 - DOPM - La pêche maritime sénégalaise, Dakar, 39 p. multigr.
- 1977 - SONED - Plan d'action de la pêche sénégalaise. Analyse du secteur, Dakar.
- 1978 - GUEYE C.T. - Perspectives de développement de la pêche : projet CAPAS, Dakar, Mémoire de l'ENEA, 42 p. multigr.
- 1978 - KANE B. - L'encadrement dans le secteur de la pêche, Dakar, Mémoire de l'ENEA, 26 p. multigr.
- 1978 - THIAW A. - Les coopératives de pêche, Dakar, Mémoire de l'ENEA, 26 p. multigr.
- 1979 - GERLOTTO F., STEQUERT B., BRUGGE N.J. - "La pêche au Sénégal", La Pêche maritime, n° 1211, pp. 1-12.
- 1979 - GIBEAU L. - Caractéristiques socio-économiques du pêcheur-artisan sénégalais, Paris, Maheu, Noiseux et Compagnie.
- 1979 - VAN CHI-BONNARDEL R. - Comportement des pêcheurs sénégalais face à l'évolution technologique, Plan d'Action de la pêche sénégalaise, rapport n° 3, 30 p. multigr.
- 1979 - VAN CHI-BONNARDEL R. - Caractéristiques socio-économiques de la population de pêcheurs du littoral sénégalais, Paris, SCET-International, 30 p. multigr.
- (vers 1980) - DOPM - Bilan des réalisations du Gouvernement dans le secteur de la pêche maritime depuis l'Indépendance, Dakar, 12 + 18 p.
- 1980 - FALL B. - Le Centre d'Assistance à la Motorisation des Pirogues et les pêcheurs en 1979, Dakar, Mémoire EATOPM, 50 p. multigr.
- 1980 - NDOYE I.S. - La politique sénégalaise d'assistance à la pêche au Sénégal. Exemple : le projet CAPAS, Dakar, Rapport de stage, Faculté des Sciences Juridiques et Economiques.
- 1980 - SCET-International - Plan d'Action de la pêche sénégalaise, Paris.
- 1980 - DOPM - Observations sur le document intitulé "Plan d'Action de la pêche sénégalaise", Dakar.
- 1980 - MINISTERE DE L'ECONOMIE - Situation économique du Sénégal, Pêche, pp. 177-235.

- (vers) 1981 - DOPM - La situation des coopératives de pêche, Dakar.
- 1981 - MANGA J. - La motorisation des pirogues, Dakar, Mémoire de l'EATOPM, 39 p. multigr.
- 1981 - NDIAYE C.Y. - Les problèmes d'intégration et d'efficacité fonctionnelle des coopératives artisanales de pêche au Sénégal : le projet CAPAS , Université de Sherbrooke (Canada), Mémoire de CEEC.
- 1982 - DOMINGO J. - "Deux expériences de développement de la pêche maritime au Sénégal", Cahiers d'Outre-Mer, n° 137, pp. 35-62.
- 1983 - CAPAS - Projet de restructuration , Dakar, 19 p. multigr.
- 1983 - FONTANA A. et WEBER J. - Aperçu de la situation de la pêche maritime sénégalaise (déc. 1982), Dakar, CRODT, 34 p. multigr.
- 1984 - DOPM - Bottin de la pêche maritime, Dakar, 96 p.
- 1984 - Evaluation du projet de commercialisation de la pêche artisanale au Sénégal, Ottawa, ACDI, 240 p.
- 1984 - WEBER J. et FONTANA A. - Pêches et stratégies de développement. Discours et pratiques, Dakar, CRODT, 11 p. multigr.
- 1985 - CHAUVEAU J.P. - "Histoire de la pêche maritime et politiques de développement de la pêche au Sénégal", Anthropologie Maritime , n° 2, pp. 300-318.
- 1985 - DIALLO B. - Le point de la politique sénégalaise en matière de pêche maritime, , Secrétariat d'Etat à la Pêche Maritime, 125 p.
- 1985 - DIOURY F. - Mutations technologiques, Contribution au plan directeur sud, CRODT, 72 p.
- 1985 - DURAND M.H. - L'écoulement des produits de la mer au Sénégal : mareyage, transformation, commercialisation , Lusaka (Zambie), Consultation d'experts FAO, 21-25 janvier 1985, 10 p. multigr.
- 1986 - CHAUVEAU J.P. - "Une histoire maritime française est-elle possible ? Historiographie et histoire de la navigation et de la pêche africaines à la côte occidentale depuis le XV^e siècle", Cahiers d'Etudes Africaines, 26(1-2), pp. 173-253.
- 1986 - DIOUF M. - Programme d'Actions pour la Pêche Maritime, Dakar, Secrétariat d'Etat aux Ressources animales, 159 p. multigr.
- A paraître :
- CHAUVEAU J.P. et SAMBA A. - "Market Development, Government Intervention and the Dynamics of the Small-Scale-Fishing Sector", Development and Change, Londres.