

HISTOIRE ÉCONOMIQUE,
PÊCHE MARITIME ET SITUATION ACTUELLE
DANS LA RÉGION DE PALMARIN

par

J.P. CHAUVÉAU

RAPPORT INTERNE
N° 49

HISTOIRE ECONOMIQUE,
PECHE MARITIME ET SITUATION ACTUELLE
DANS LA REGION DE PALMARIN

par

J. P. CHAUVEAU (1)

(Rapport de mission Palmarin - Djifère, juin 1982)

1. OBJECTIF ET DEROULEMENT

Il s'agissait d'une tournée de contact et d'enquête générale à Djifère, où se pose le problème de la fermeture de l'usine de trinc de la SOPESSINE, et d'autre part dans la région de Palmarin, pour y recueillir des informations complémentaires pour notre programme ethno-historique sur le littoral.

Nous avons bénéficié de l'accueil cordial et de l'aide de Edouard NDIOR, agent permanent de la DOPM à Djifère. Mr Etienne Mbar SARR, président de l'Union des coopératives et de la coopérative de Palmarin, a été notre principal informateur, concernant en particulier l'ethnologie maritime de la région. Mr Marcel SARR de Palmarin, nous a plus particulièrement informé sur l'agriculture.

Nous avons également contacté Mr Mamadou FADEL, de Niodior, pour information ultérieure. La mission s'est déroulée du 26 au 29 juin. Nous logions chez H. NDIOR à Djifère et avons fait plusieurs séjours à Palmarin - Fakao.

2. LA SOPESSINE

Actuellement l'usine est fermée, ce qui pose les problèmes que l'on sait aux employés et marins. L'ambiance à Djifère traduit une situation sociale

(1) Sociologue de l'ORSTOM, en fonction au Centre de Recherches océanographiques de Dakar-Thiaroye (ISRA), B.P. 2241, Dakar (Sénégal).

et psychologique alarmante (tensions, desoeuvrement des journaliers en chômage). Seuls les deux sardinières Yamaha (équipages de Palmarin, Djifère et îles) fonctionnent au profit de l'Union coopérative et permet le remboursement de ~~dettes~~ **dettes accumulées**. De nos discussions avec diverses personnes intéressées, il se dégage une forte hostilité aux anciens dirigeants de la Société et la préférence pour une reconversion de l'usine en une unité semblable à celles que met en oeuvre le CAPAS ailleurs.

Le problème de la SOPEFINE et du fonctionnement de l'Union des coopératives a eu des répercussions profondes sur l'organisation de celle-ci. Des dirigeants nouveaux ont été mis en place, après des détournements de fonds. Il est caractéristique que le nouveau président ait été choisi malgré son statut très particulier : il n'est pas originaire des îles et appartient à la minorité catholique sérère.

3. ELEMENT D'HISTOIRE ECONOMIQUE DE LA REGION DE PALMARIN

Le peuplement est d'origine sérère, avec l'apport de l'élément wolofar (mandingues du Caabu). Ainsi, Fakao aurait été nommé ainsi par les ~~Golowar~~ en souvenir d'un site abandonné en Gambie (Bakao) où se trouvaient deux collines semblables à celles qui existaient alors au sud du village (1). Le groupe de villages, dénommé Palmarin (Palmerinha) par les Portugais à cause de la présence d'une vaste palmeraie, constitue un ensemble particularisé. Très semblables, du point de vue ethnique et économique, aux villages sérère de Joal-Fadiouth (l'élément catholique y est encore important, malgré la vitalité de l'Islam), ces villages ont entretenu et entretiennent des relations particulières avec les îles du GAMBUN (Niominka).

Des relations de parenté existent ainsi entre ces deux parties de l'estuaire du Salum, ainsi que des relations concernant les fangol ("génies"). Ces rapports étroits n'excluent pas des relations quelquefois antagonistes dans le passé comme aujourd'hui (comme en matière de mariages entre musulmans et catholiques) (2). L'ensemble des villages constitue le pays de ~~Dyala~~, comprenant : Diakhanor, Fakao, Ngodj, Madina Sébène, Madina Sam-Sam, Ngalou. Certains villages (comme Sébène et Sam-Sam ont dû se déplacer à plusieurs reprises à cause de l'avancée de la mer. La physiologie de la

(1) Le nom du village de Diakhanor viendrait d'un terme sosé (mandingue) Diano tale "c'est étroit". Diakhanor serait le plus ancien des villages de Palmarin.

(2) Au moment de la pénétration française, une guerre se serait déroulée entre Palmarin et Dionewar pour la propriété de la pointe de Sangouar, pâturage traditionnel des troupeaux de bovins et réceptacle d'un important fangol. Si la pointe aurait été reconnue par les autorités coloniales comme dépendant de Palmarin, c'est une famille de Dionewar qui aurait repris la conduite du culte du fangol à la suite d'adaptation du catholicisme à Palmarin.

bande côtière a également changé à la suite de l'exploitation de titane près de Djifère.

Les activités économiques anciennes des villages de Palmarin étaient diversifiées. Les habitants étaient avant tout des agriculteurs et aujourd'hui l'agriculture conserve une place prépondérante. On cultivait le mil et le riz comme base alimentaire. Actuellement, le mil est prépondérant car les rizières ont tendance à se saler. Les habitants sont donc contraints d'acheter beaucoup de riz à l'extérieur.

Notons que la situation est l'inverse dans les îles du Saloum, où la culture du mil est beaucoup moins importante que celle du riz : les Nioninka l'achètent à l'extérieur pour sa plus grande partie (1).

Le sel était une importante activité économique. Les salines permettaient des échanges avec les agriculteurs de l'intérieur, producteurs de mil. Le sel de Palmarin serait de très bonne qualité ; il est recueilli par forage et asséchement par évaporation de puits dans les tann. Aujourd'hui, l'exploitation se fait dans le cadre d'une coopérative. Palmarin-Falcoo est privilégié par rapport aux autres villages car les pirogues de transport peuvent aborder très près des salines pour l'embarquement du produit fini.

Le sel est particulièrement transporté en Gambie où il sert à la consommation humaine et animale (troupeaux bovins de Haute Gambie). Il y est échangé entre autres contre du mil, ainsi que le font également les transporteurs nioninka travaillant en Gambie. La coopérative de sel met en oeuvre la force de travail féminine, mais la commercialisation est assurée par les hommes sur la base de 150 F le sac de 10 à 15 kg. Le transport en Gambie revient à 30 F le sac, pour un non propriétaire de pirogues. Une pirogue peut embarquer jusqu'à 1 000 sacs. Le sel et le transport sont donc encore des activités importantes.

La pêche était pratiquée anciennement, notamment pour la confection de guedj échangé, comme le sel, contre le mil de l'intérieur. Les zones citées de pêche en mer indiquent une exploitation privilégiée de la côte septentrionale jusqu'à Pointe-Garène, où les palmarinois seraient à l'origine du campement Ponto, et même Nianning, Ibour et au delà (Iballing), aux côtés des pêcheurs lebu. Ibour était fréquenté par les pêcheurs de Palmarin avant que les Nioninka ne convertissent leurs pirogues de fleuve pour la pêche en mer (2). La pêche était pratiquée dans le fleuve et dans la mer, avec probablement plus d'intensité dans le fleuve. Une colline, aujourd'hui disparue à la suite des travaux d'exploitation du titane, était située entre Dialhanor et Djifère et servait d'observatoire pour déceler les bancs de poisson.

Les techniques de pêche utilisées étaient la harpon, la ligne, les barrages (bok) analogues à ceux des Diolas de Casamance, la nasse (yis) vers laquelle on attirait le poisson par l'usage d'un flambeau.

Les pirogues étaient de type monoxyle, effilées, munies d'un débordement

(1) Pour les activités agricoles des îles du Saloum, nioninka et goné, voir PELISSIER 1966 et VAN DER BEEK 1977.

(2) Ce serait un lebu installé à Dionewar qui aurait introduit les grandes pirogues de mer avec bordés, avant la seconde guerre mondiale. Il aurait également mis au point le gouvernail fixe. C'est surtout grâce au désenclavement de Joal, après la guerre, que les Nioninka des îles sont venus sur cette partie de la Petite Côte pour pêcher.

en bois à l'avant pour éviter d'embarquer de l'eau en mer . Elles étaient probablement semblables, à moins que ce ne fût les mêmes, aux pirogues serer que l'on pouvait voir à Sangomar dans les années 1930 et 1940 (voir photographie dans LE CALL 1939-1943). Elles étaient fabriquées en caillédrat, de préférence au fromager, utilisé plutôt par les Lebu , qui pourrait plus rapidement. Le nditax et le sas (mad) étaient également utilisés (1). Le terme générique pour la pirogue est suk, et le terme appliqué au type de pirogue précédemment décrit est mading, plus particulièrement pour celles de Palmarin. Ces pirogues étaient différentes des pirogues niominka utilisées alors. Celles-ci, appelées sibon ou ndamar (en wolof lodjo) étaient surtout utilisées pour le transport. Elles étaient constituées de deux parties en bois consues au milieu et décorées d'une tête de bovin à la proue (2) (on peut voir une photographie de ce type de pirogue dans LAFOUR 1938, où les éléments consus le sont aussi dans le sens de la longueur). Elles étaient trop fragiles pour affronter la mer : les niominka ont dû adopter la pirogue de type guinéen, avec éperon et bordes.

4 . LES VILLAGES DE PALMARIN : UN CAS PARTICULIER DE REGRESSION DES ACTIVITES DE PECHE ?

Aujourd'hui notamment à Pakao, il est facile de constater que les activités de pêche sont très réduites. Les principales activités sont l'agriculture, le sel et le transport par pirogue. D'autre part, le taux d'émigration semble être très important. Le nombre de pirogues de pêche maritime, comparé à celui des villages serer et niominka voisins en est un indicateur (3).

Pirogues originaires en 1931

Joal	275
Ndangane	53
Palmarin - Pakao	5
Palmarin - Sam Sam	4
Palmarin - Dialchanor	16
Dionewar	68
Niodior	82

(1) Les pêcheurs ont utilisé les services de la scierie de Kissirah pour se procurer le caillédrat.

(2) D'après H. Etienne GARR, c'est Haggy, un Lebu installé à Dionewar, qui aurait introduit le premier cette technique avant la deuxième guerre mondiale. R. VAN CHIL-BOUARDIEL l'attribue à EL Hadj Khadir NDIATE, de Dionewar vers 1938. Dans les deux cas, l'événement est donc récent.

(3) Source : SOGECO-PECHIA ET, 1982.

Ainsi, dans des conditions écologiques apparemment similaires, les villages de Palmarin tirent peu de ressources de la pêche en mer. Au dire de nos informateurs, cette activité aurait même connu une régression notamment en ce qui concerne le nombre des pirogues possédées par les villageois et affectées à la pêche. La plupart sont utilisées pour le transport avec la Gambie. M^r Marcel SARR, envoyé par le juge de paix de Fatick à Banjul pour mettre à jour des papiers administratifs, estime à 100 - 120 les individus ou familles originaires de Palmarin qui s'y sont établis.

D'autre part, deux éléments anciens expliquent la désaffection de la pêche. L'évangélisation de Palmarin et l'établissement d'une école catholique à Fakao a suscité une scolarisation précoce des jeunes et, par conséquent, une émigration vers les emplois urbains (comme employés ou comme artisans qualifiés). En outre, Palmarin, comme les villages du Gandun, a souffert de son enclavement pour la distribution du poisson débarqué (la transformation du poisson y est également très faible). La route en coquillage desservant Joal, par Keur Samba Dia, est de construction très récente et n'a pas suffi à encourager la pêche (1).

La vocation agricole de Palmarin a par contre été encouragée par la constitution, bien avant la coopérative de pêche, d'une coopérative agricole, qui a notamment permis l'équipement en charrettes de transport. Celles-ci auraient, semble-t-il, suscité un déclin du transport par pirogues après la seconde guerre mondiale. Enfin, les industries extractives ont toujours conservé une certaine faveur (sel concurrençant la transformation du poisson parmi la main d'oeuvre féminine, fabrication de chaux à partir des amas coquilliers lors de la dernière guerre mondiale).

5 . C O N C L U S I O N

Le cas des villages de Palmarin illustre la multiplicité des conditions qui déterminent localement les options économiques des populations. L'histoire économique passée y a sa part parce qu'elle a encouragé des processus dont les effets furent irréversibles (scolarisation et migrations urbaines) ou qu'elle a permis de mettre en balance les coûts et les avantages d'activités concurrentes (pêche, transport, exploitation des salines, transformation du poisson etc....). D'autres éléments sont susceptibles de faire l'objet d'intervention (bitumage de la route pour une meilleure desserte, projet d'un campement touristique villageois). Il reste que le spectacle de la situation de l'usine de Djifère et ses conséquences catastrophiques pour les pêcheurs du Gandun et, d'autre part, le poids croissant de Joal un peu plus au nord, n'encouragent pas une reprise des activités de pêche dans les villages de Palmarin.

(1) Il est à noter que ces éléments ont également joué dans un port de pêche aussi important que Guet Ndar jusqu'au début des années 1950, avant la réfection de la route Saint-Louis-Dakar. Les autorités administratives constataient alors le désengagement de nombreux jeunes à l'égard de la pêche et le problème de l'expédition du poisson débarqué hors de Saint-Louis.

O U V R A G E S C I T E S

- LAFONT (F.), 1938.-- Le Gandoul et les Niominkas, Bulletin du Comité historique et scientifique de l'AOF, pp. 385 - 458.
- LE GALL (J.), 1939-1943.-- "Dakar port de pêche", Revue des travaux de l'OBTPI, pp. 491 - 516.
- PELISSIER (P.), 1956.-- Les paysans du Sénégal, Fabrègue, Saint-Yrieix, chapitres 8 et 9.
- SOCECO-PECHANI, 1982.-- Recensements de la pêche artisanale maritime au Sénégal, avril et septembre 1981, Doc. Scient. du Centre de Recherches océanographiques de Dakar-Thiaroye, n° 83, 33 p.
- VAN DER BONTARDEL (R.), 1977.-- "Exemple de migrations multiformes intégrées : le cas des Niominkas (Bas-Saloum, Sénégal)" Bulletin de l'IPAN, t. 39, série B, n° 4, pp. 836 - 889.