

RECHERCHES COLONIALES.

DAKAR, PORT DE PÊCHE ⁽¹⁾.

par Jean LE GALL, *Agrégé de l'Université,*

*Inspecteur général à l'Office des Pêches Maritimes (O. P. M. 2.),
Conseiller Technique du Haut Commissariat de l'Afrique française.*

INTRODUCTION.

La richesse ichtyologique de la côte de l'Afrique Occidentale Française est un fait indiscutable. Tous les savants qui ont étudié sa faune marine ont reconnu la multiplicité des espèces qui la constituent et leur richesse. Les missions qui se sont succédées sur ce littoral ont signalé, d'un commun accord, l'abondance des espèces comestibles et les possibilités d'une exploitation intensive qui s'y offraient. Ces appréciations des naturalistes ont été confirmées jusqu'ici par les résultats intéressants obtenus par les chalutiers de grande pêche de La Rochelle, d'Arcachon ou de Boulogne-sur-Mer qui, délaissant les fonds de pêche de l'Atlantique Nord, viennent depuis quelques années exploiter régulièrement les pêcheries des côtes de Mauritanie et du Sénégal — encore bien mal connues pourtant — pour ramener, à la fin de chaque sortie d'une durée approximative d'un mois : soit 45 à 70 tonnes de poissons choisis et triés (chalutiers de La Rochelle), soit de 250 à 300 tonnes de poissons divers quand la pêche ne porte plus sur des espèces choisies, d'une taille et d'un poids déterminés (chalutiers congélateurs de « Pêche et Froid »).

Depuis 1902, de nombreuses missions se sont succédées sur le littoral de l'A. O. F. Elles ont établi un catalogue à peu près complet de la faune ichtyologique, et, dans de multiples rapports, ont insisté sur les possibilités d'une exploitation rationnelle des pêcheries du littoral. A la suite de ces rapports, quelques essais d'entreprises à forme métropolitaine ont bien été tentés; il ne semble pas qu'ils aient réussi, et, même à Dakar, cité par tous les rapporteurs comme le port de pêche de l'avenir en A. O. F., la pêche, les engins, les procédés de pêche et de traitement du poisson sont restés tels que les décrivait le Professeur GRUVEL dans ses premiers rapports (1902-1905). De plus, lorsqu'un effort a été tenté pour une modernisation de ces procédés, il ne semble pas avoir dépassé le stade artisanal, soit par manque de moyens, soit par la volonté arrêtée d'immobiliser le moins possible de capitaux et de produire aux prix les plus bas, pour écouler ensuite aux tarifs les plus élevés.

⁽¹⁾ Rapport présenté par M. Jean LE GALL, Chargé de mission près du Haut-Commissariat de l'Afrique française, à la fin de la première partie de sa mission (Septembre-Décembre 1942).

Par sa situation géographique, Dakar est pourtant appelé à devenir le port de pêche industriel de l'Afrique Noire ; les circonstances exceptionnelles actuelles *sont propices* pour qu'un vigoureux effort soit tenté dans ce sens.

LES FONDS DE PÊCHE DE L'A. O. F.

Les pêcheurs indigènes ramènent ordinairement dans leurs pirogues de 60 à 500 kilogrammes de poissons après une demi-journée de pêche. Ils pêchent à la ligne à main, leurs engins sont des plus primitifs et ils ne s'écartent guère du rivage. Il n'est pas rare de voir les pêcheurs de la Baie de Hann sortir de l'eau de 2 à 5 tonnes de poisson sur un coup de senne tiré du rivage.

Ce n'est là qu'une mince bande de mer autour du littoral qui se trouve exploitée. Or, actuellement les profondeurs jusqu'à 400 à 500 mètres sont exploitables avec les engins modernes ; et, c'est sur cette partie du seuil continental qui s'incline doucement du littoral même jusqu'aux grandes profondeurs et à laquelle on a donné le nom de « Plateau Continental » que s'est portée la pêche industrielle, dotée d'un engin puissant : le chalut à plateaux, vaste poche de filet maintenue béante qui, remorquée sur le fond, happe tout sur son passage.

Bien qu'il n'ait pas l'ampleur du « Plateau Continental » européen, et qu'il soit encore mal délimité par endroit, le Plateau Continental Africain forme une bande régulière de 50 à 60 kilomètres au large de la côte occidentale d'Afrique s'épanouissant par endroits, comme à l'Ouest du Cap Blanc, au large de la Gambie, au Sud de la Côte d'Ivoire pour y atteindre de 80 à 100 kilomètres de large.

Cette immense plate-forme, de plus de 3.000 kilomètres de long du Cap Bojador au Cap Palmas sur 30 à 100 kilomètres de large et d'une superficie de près de 200.000 kilomètres carrés est encore inexploitée.

Les explorations récentes, et, en particulier, la dernière croisière du navire de l'Office Scientifique et Technique des Pêches : le *Président-Théodore-Tissier* ont pourtant montré que, à part quelques régions situées entre le 11° et 12°, par le travers des Bissagos où les fonds sont chaotiques et inabordables et quelques autres parages qu'il faudrait connaître en détail avant de s'y aventurer, les fonds sont partout excellents pour le chalutage, entièrement neufs, et capables de produire en une journée et, quelquefois même en un seul trait de chalut de deux heures, la même pêche quantitative qu'en une semaine en Manche, en Mer du Nord ou dans le Golfe de Gascogne (commandant BEAUGÉ. *Revue des Travaux de l'Office des Pêches*. Résultats des croisières scientifiques du navire *Président Théodore-Tissier*. Tome X, fasc. 3 ; 1937, p. 334.)

A côté des espèces de profondeur capturées par le chalut, nombreuses et abondantes sont, sur toute cette côte, les espèces pélagiques : *Clupéïdes* : Sardinelles et Aloses ; *Scombridés* : Thons, Germons et Bonites ; *Carangidés* divers. Leur pêche au large (et non plus le long du rivage, comme elle se fait actuellement), pratiquée avec des engins modernes : sennes tournantes, « Cercos », etc., serait à *certaines époques* : celle du passage de ces poissons migrateurs, d'un rendement encore supérieur à celui atteint par les chalutiers ⁽¹⁾.

(1) Les chalutiers congélateurs de la Société « Pêche et Froid » partant de Marseille font des sorties de 45 jours se répartissant ainsi : 15 jours de pêche et 30 jours de voyage.

Ils ramènent 300 tonnes de poisson congelé à chaque sortie : leur moyenne journalière de pêche est donc de 20 tonnes. Ces chalutiers opèrent également entre le 20° et 21° de Latitude Nord.



Fig. 1. — Vue aérienne de Dakar.

Photo J. M. M.

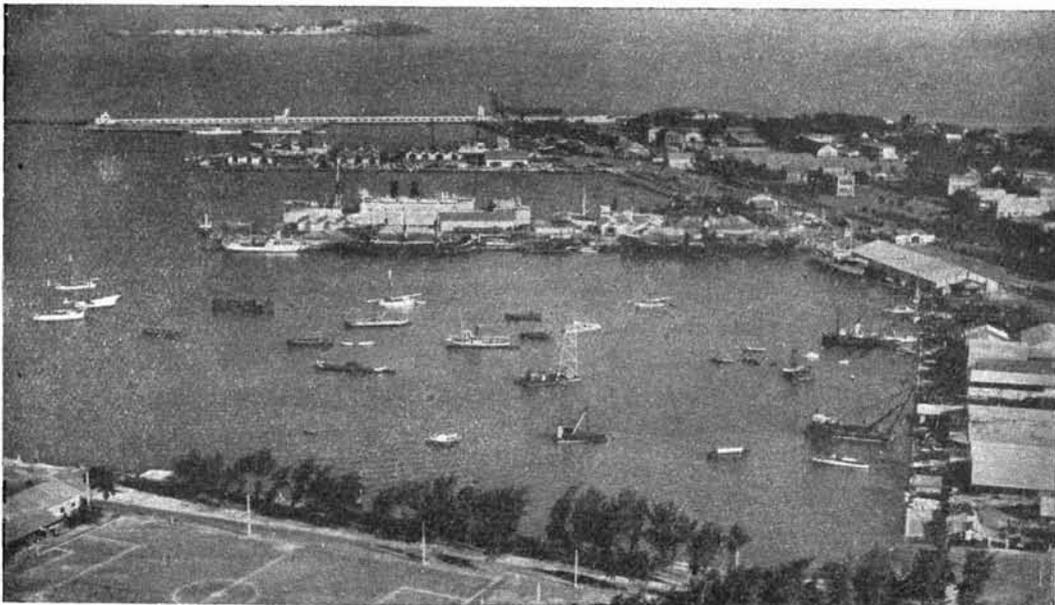


Fig. 2. — Le port de Dakar.

Photo J. M. M.

LES RAISONS DU CHOIX DE DAKAR, PORT DE PÊCHE.

I. — DAKAR EST LE PORT LE MIEUX SITUÉ POUR L'EXPLOITATION DES RICHESSES ICHTYOLOGIQUES DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE.

Au centre de cette immense zone de pêche encore inexploitée, Dakar est le port qui, par sa situation, par les moyens dont il pourrait facilement disposer, par les possibilités qu'il offre d'un écoulement régulier et certain des produits débarqués, est appelé à devenir le centre d'une nouvelle industrie des pêches maritimes en Afrique Occidentale Française capable de se maintenir au niveau de celles de la Métropole.

On sait que la pêche métropolitaine manifeste son activité sur le littoral africain en y envoyant depuis près d'un demi-siècle déjà des chalutiers qui viennent opérer non loin du rivage et qui, sans s'y arrêter, ramènent en France les produits de leur pêche.

Ces chalutiers travaillent ordinairement dans les parages du Cap Blanc et de Port-Etienne, entre les 20° et 21° latitude Nord et la durée de leur campagne de pêche est d'environ un mois (1).

Si nous examinons les conditions de cette sortie mensuelle, nous constatons que la route à parcourir pour venir sur les lieux de pêche, qu'ils viennent de Marseille, de La Rochelle ou d'Arcachon est d'environ 1.800 milles, qu'il leur faut 7 ou 8 jours pour y venir et dépenser environ 80 tonnes de charbon pour faire ce chemin. Il leur faudra la même quantité de charbon et le même temps pour retourner (avec parfois, en plus un charbonnage en cours de route) et la pêche devra se faire en une dizaine de jours pour que la durée de voyage ne soit pas prolongée au delà de la limite de conservation du poisson en glace.

Les bateaux rentrent avec de 45 à 70 tonnes de poisson glacé, ce qui fait, avec les 100 tonnes de charbon consommées pendant les dix jours de pêche, qu'il a fallu brûler, sur ces bateaux, en moyenne de 4 à 5 kilogr. 500 de charbon pour capturer et ramener au port 1 kilogramme de poisson.

Notons de suite que le même bateau, armé à Dakar pêchant exactement dans les mêmes conditions, mettrait trente-six heures pour se rendre sur les mêmes lieux de pêche (s'il n'en trouvait pas de meilleurs encore plus près), qu'il ferait sa « sortie » en seize jours et pourrait ramener le même tonnage de poisson en ayant brûlé seulement de 2 à 3 kilogr. 500 de charbon par kilogramme de poisson débarqué.

L'économie réalisable est appréciable dans les circonstances actuelles, indépendamment du rendement nettement supérieur réalisé : la même quantité de poisson pouvant être mise à terre au bout de seize jours au lieu d'un mois.

Dakar est donc mieux placé que les ports européens pour exploiter le littoral africain. Cela se concevait d'ailleurs aisément sans qu'il fût nécessaire de faire appel aux chiffres pour le démontrer. Mais, de plus, Dakar, en Afrique Occidentale Française, se trouve situé dans des conditions aussi favorables que les ports de la métropole pour l'exploitation des richesses mises à sa portée.

Il est indéniable que les fonds de pêche du Plateau continental européen sont pratiquement épuisés pour avoir été trop longtemps et inconsciemment exploités. Le chalutier de pêche fraîche qui doit faire « son plein » à chaque voyage pour pouvoir couvrir des frais d'exploitation très élevés, doit actuellement se rendre à chaque voyage sur la bordure du plateau continental, vers les profondeurs de 300 à 500 mètres; c'est au minimum trente-six à quarante-huit heures de route, plus huit à dix jours de pêche sans arrêt, pour ramener à la fin d'une « sortie » de douze à quatorze jours : de 15 à 25 tonnes de poissons.

Or, à six heures de route de Dakar, il existe des fonds neufs qui n'ont jamais été exploités par les chalutiers; à douze heures, vingt-quatre heures de route dans le Nord existent des fonds connus, déjà exploités

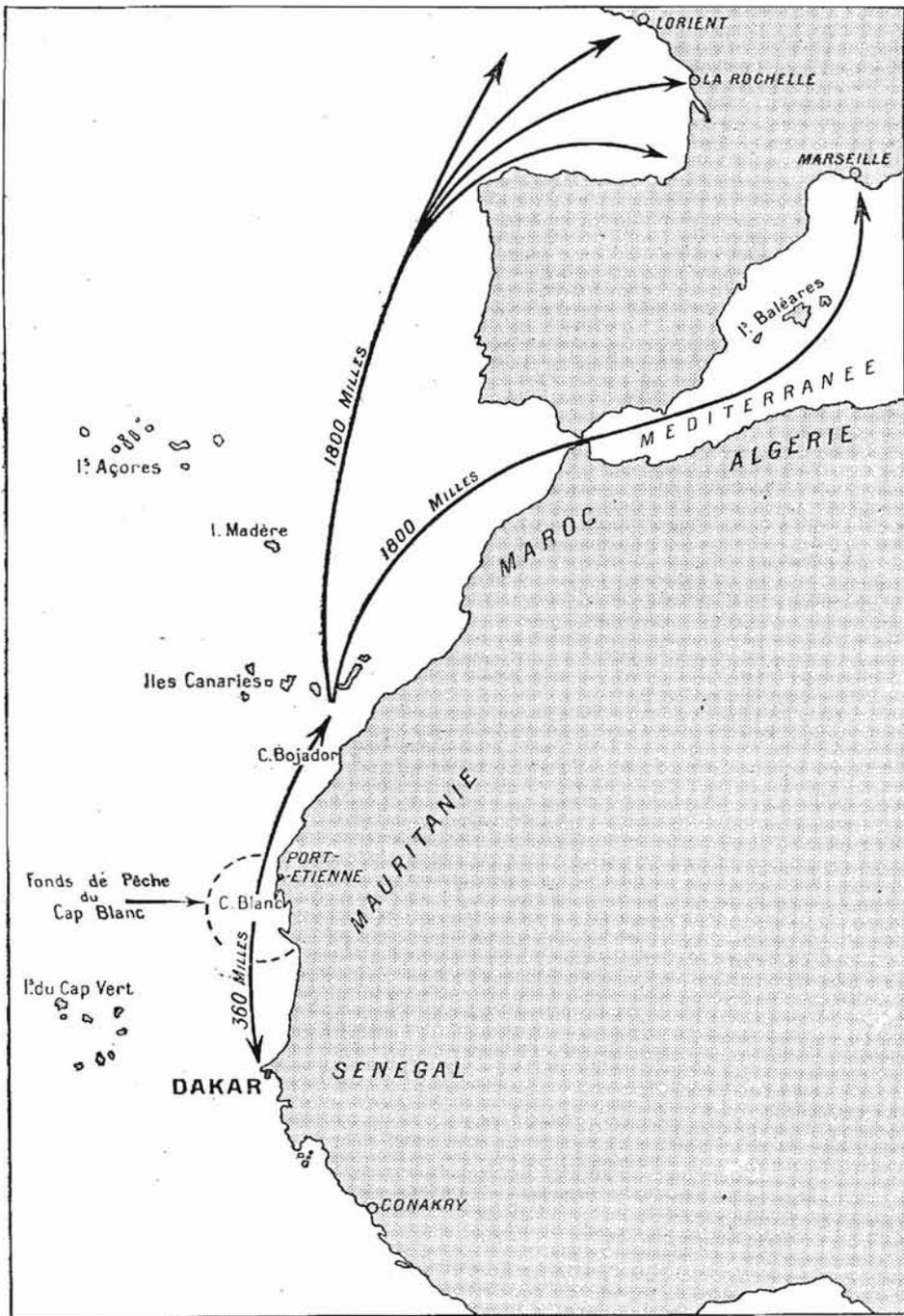


Fig. 3.

Dakar est situé à proximité des fonds de pêche du Cap Blanc régulièrement exploités par les chalutiers européens.

par les chalutiers français; après trente-six heures de route, le Cap Blanc est atteint dans le Nord, Konakry dans le Sud et deux ou trois journées de pêche au maximum permettent de capturer les quantités de poissons ramenées au bout de deux semaines par les chalutiers européens.

Mais, dira-t-on, les conditions de climat sont pénibles dans ces régions pour les pêcheurs français! Les langoustiers bretons, les chalutiers de La Rochelle, d'Arcachon ou de Boulogne ont déjà fait leurs preuves sous les tropiques; et, dans les eaux équatoriales les conditions ne sont pas plus pénibles que pour le pêcheur de Terre-Neuve dans son doris et dans la brume ou pour ceux des chalutiers du Groënland, de Terre-Neuve, d'Islande ou de l'Île-aux-Ours travaillant par une mer brutale dans la nuit polaire et les embruns glacés.

PAR SA SITUATION À PROXIMITÉ DES LIEUX DE PÊCHES, DAKAR SE TROUVE DONC DANS UNE SITUATION TRÈS FAVORABLE POUR L'INSTALLATION D'UN PORT DE PÊCHE INDUSTRIELLE

II. — PAR SES DÉBOUCHÉS POSSIBLES, LA POSITION DE DAKAR EST ÉGALEMENT TRÈS FAVORABLE.

Le but d'une société de chalutage n'est pas de ramener du poisson à terre mais de le voir s'écouler rapidement à un prix rémunérateur. La réussite de l'exploitation d'un port de pêche, qui dépend elle-même du succès des différentes sociétés qu'il rassemble, réside donc également dans l'écoulement rapide, sous leur forme naturelle ou après transformation, des produits de la pêche débarqués.

Dakar a une population normale d'environ 73.000 habitants et une population flottante de plus de 100.000 habitants, constituée en majeure partie d'indigènes consommant volontiers du poisson, le recherchant même. Un premier débouché (évaluable à 60 tonnes environ de poisson frais par semaine) est ainsi assuré pour le poisson frais.

Diverses compagnies françaises : *Les Chargeurs Réunis*, la *Compagnie Paquet*, la *Compagnie des Transports Maritimes*, etc., pour ne citer que les principales, rallient régulièrement Dakar au cours de leurs voyages le long de la côte occidentale d'Afrique. C'est là encore une possibilité d'absorption plus ou moins importante de poisson à l'état frais (ou congelé) et également un moyen d'expédier sur les ports de la Métropole les espèces les plus fines, à l'état frais ou congelées. Des compagnies de navigation anglaises, hollandaises, italiennes font escale en temps normal à Dakar et se ravitaillent dans ce port : encore un débouché pour les produits de la mer qui y seraient débarqués et conservés en attendant leur utilisation.

Dakar est actuellement relié à l'intérieur du pays par plusieurs lignes de chemin de fer : Dakar, Saint-Louis et Linguane, Dakar-Kayes-Bamako et Koulikouro; des pistes nombreuses, la grande voie navigable du Niger assurent actuellement une pénétration facile à l'intérieur du continent noir : Sénégal, Soudan, Niger, Guinée, Côte d'Ivoire. Or, il est reconnu que la production actuelle est nettement insuffisante pour satisfaire aux besoins des populations indigènes de ces régions pour qui le poisson constitue la base de l'alimentation.

La demande y est encore quatre fois supérieure à l'offre bien que la qualité du produit offert paraisse être le dernier des soucis du producteur.

LES DÉBOUCHÉS DANS CES RÉGIONS SERAIENT ÉNORMES POUR UN PRODUIT DE BONNE CONSERVATION ET PRÉPARÉ AU GOÛT DE L'INDIGÈNE; C'EST-À-DIRE PEU SALÉ, SÉCHÉ OU LÉGÈREMENT FUMÉ.

Les besoins de la Métropole sont tels qu'actuellement, une production même importante s'y trouverait facilement absorbée. Le poisson salé et séché de l'Afrique occidentale française doit pouvoir remplacer

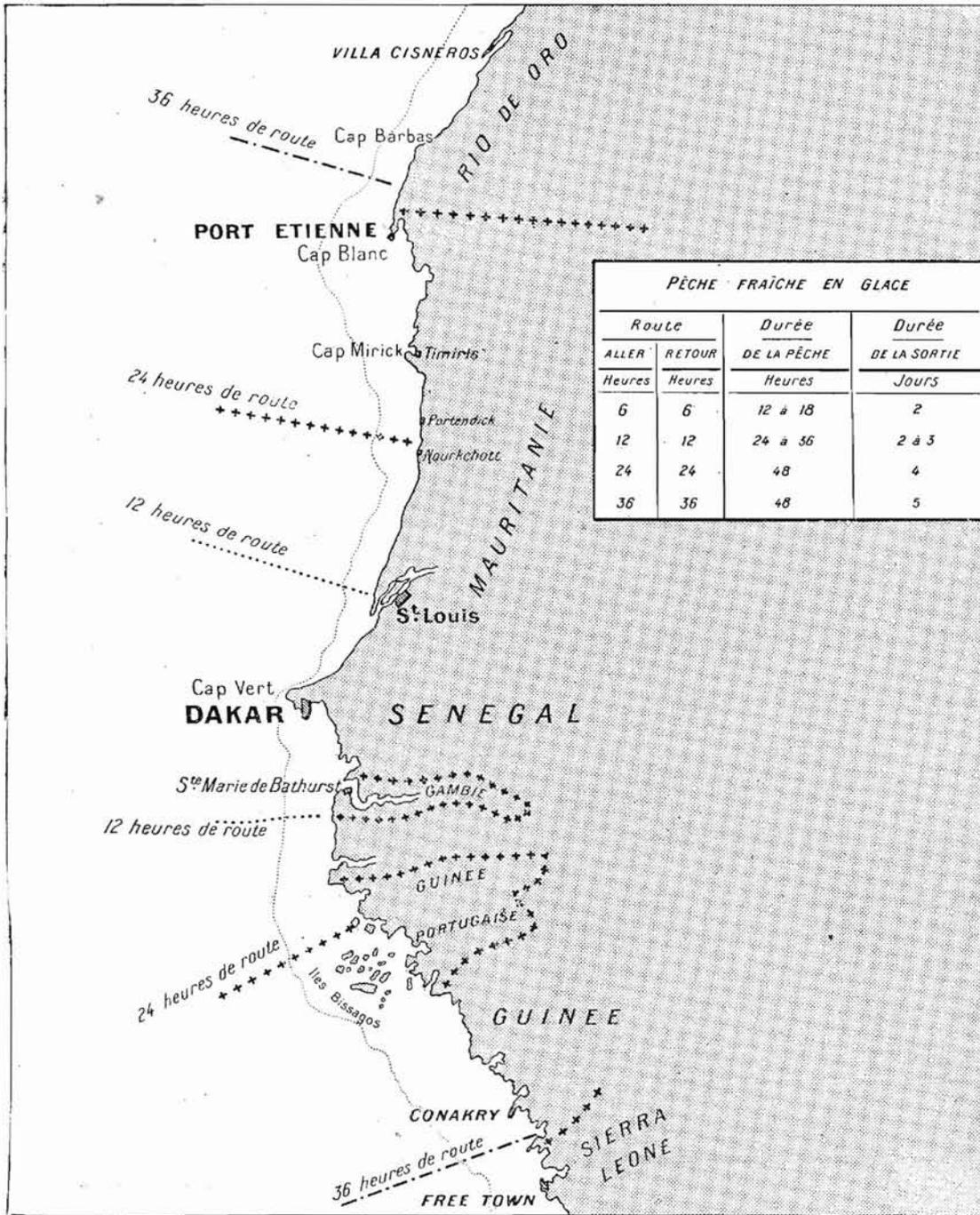


Fig. 4. — La situation de Dakar par rapport aux principales zones de pêche de la côte occidentale d'Afrique.

en ce moment, la morue de Terre-Neuve, du Groenland, d'Islande ou de la Côte de Mauritanie que nos chalutiers de grande pêche ne peuvent plus aller chercher; de même des conserves en boîtes hermétiques complèteraient utilement la production française actuellement déficiente.

Mais, ces conditions ne sont que transitoires, la grande pêche française retrouvera ses moyens d'action ⁽¹⁾ les usines de conserves reprendront leur activité.

Malgré cela, songeant à l'avenir, il faut reconnaître que si ces débouchés actuels pour une industrie des pêches en Afrique Occidentale française venaient à manquer, la technique du froid a fait de tels progrès qu'il est actuellement possible de livrer sur la table du consommateur, six mois ou un an après sa capture, un poisson ayant conservé par la congélation à cœur à basse température toutes les qualités nutritives du poisson frais. Pour du poisson ainsi congelé les débouchés ne manqueront certainement pas.

La flotte de pêche française (flotte de grande pêche, flotte hauturière) est réduite au tiers de sa valeur antérieure. Il faudra remettre en état les chalutiers qui auront été réquisitionnés, revoir tous ceux qui, par un service prolongé, avec des réparations de fortune, auront assuré le ravitaillement actuel. Or, pendant ce temps le poisson restera *indispensable* à l'alimentation du pays car le cheptel national ne sera pas encore reconstitué. C'est là une situation grave pour la Métropole mais dont devra profiter Dakar, port de pêche.

Quand on pense à l'épuisement actuel des fonds de pêche du plateau continental européen qui, jusqu'à présent, ravitaillaient les grands marchés de l'Europe Continentale et quand on leur compare la richesse inexploitée des fonds du plateau continental africain, on conçoit que des débouchés pour la pêche africaine resteront toujours ouverts en Europe et que l'avenir d'une industrie des pêches maritimes en Afrique occidentale reste assuré pour le port qui s'adaptera rapidement aux conceptions modernes de l'exploitation des richesses à sa portée et à l'utilisation rationnelle des produits débarqués par leur préparation sous la forme de produits séchés, salés, fumés, conservés en boîtes hermétiques ou congelés à basse température.

Dès 1908, le professeur GRUVEL examinant les possibilités d'installation d'industries des pêches maritimes à forme métropolitaine sur le littoral africain concluait « c'est à Dakar et seulement là que devrait être établi le siège d'une exploitation de pêcheries avec l'armement métropolitain » (A. GRUVEL, *Les pêcheries des Côtes du Sénégal et des Rivières du Sud*, Challamel, Paris 1908, p. 164). Ces conditions ne se sont pas modifiées en aucun point de la côte occidentale d'une façon telle que les conclusions du professeur GRUVEL ne soient plus valables.

Au contraire, par sa situation géographique, par les moyens dont il dispose, par les possibilités de débouchés qui s'y présentent pour une production abondante et régulière, Dakar doit devenir le centre d'une industrie des pêches maritimes en Afrique Occidentale française. Les circonstances actuelles font que ce projet, bercé depuis de si longues années, repris dans tant de rapports, doit enfin pouvoir trouver à la faveur des événements sa réalisation rapide pour que les énormes richesses qu'offrent ses eaux soient exploitées comme l'exige maintenant l'intérêt de la France et de son Empire.

⁽¹⁾ Il faut cependant remarquer que l'état de nos grands port de pêche est tel (exemple : Boulogne, Dieppe, Lorient, Gravelines), que leur remise en état demandera certainement plus de 18 mois à deux ans de travaux accélérés après la fin des hostilités pour qu'ils puissent retrouver leur activité antérieure.



Photo O. S. I. P. M.

Fig. 5. — Village de pêcheurs à Yof, Sénégal.



Photo Labu. Pêches coloniales.

Fig. — 6. — Coup de senne en baie de Hann, près de Dakar.



Photo O. S. I. P. M.

Fig. 7. — Canot de pêcheurs
(pointe Sangomar).

DAKAR, PORT DE PÊCHE.

L'INSTALLATION D'UN PORT DE PÊCHE MODERNE.

Le poisson est une denrée essentiellement périssable et il doit se passer le moins de temps possible entre le moment où il sort vivant de l'eau et celui où il arrive, soit sur la table du consommateur, soit dans l'atelier où, préparé, traité suivant les procédés les plus divers, il pourra conserver toutes ses qualités nutritives en attendant sa consommation plus ou moins lointaine.

Dès la sortie du poisson de l'eau une course commence entre les phénomènes d'altération qui conduisent à sa décomposition rapide et qui, dans les régions tropicales chaudes et humides agissent de façon accélérée, et l'homme qui, par les moyens physiques ou chimiques dont il dispose cherche à s'opposer à la progression rapide de ces phénomènes.

Dans l'industrie des pêches maritimes, tout doit être mené de façon rapide, accélérée et c'est pourquoi dans l'organisation moderne de cette industrie, on voit les différentes branches qui la constituent se grouper pour former un ensemble : le port de pêche industriel, complètement indépendant, ayant son organisation particulière, vivant de sa vie propre à côté d'un port de commerce ou de passagers comme à Boulogne-sur-Mer, Dieppe, Cuxhaven ou d'un port militaire : Lorient.

Ce port doit être installé à proximité des lieux de pêche, accessible sans aucune difficulté par tous les temps. Le bassin spécialement affecté à la pêche : que ce soit un bassin à flot ou un bassin de marée, doit rester accessible de jour comme de nuit pour que tous les navires revenant de la mer puissent y accoster à toute heure de marée quel que soit leur tirant d'eau (maximum actuel de 15 à 16 pieds, soit 5 m. 50 environ).

Au quai d'accostage et de débarquement tout doit être prévu : personnel, appareils de levage et de manutention pour le déchargement accéléré du poisson frais généralement disposé sur des étagères sous une couche de glace plus ou moins épaisse dans des cales isothermes et réfrigérées⁽¹⁾ et son acheminement rapide vers la halle de vente ou le centre de répartition.

Cette halle de vente : criée ou centre de répartition, sera située à proximité du quai de débarquement et, si possible, sur ce quai même, pour éviter toute opération de transport lente et inutile.

LE FRIGORIFIQUE, *élément indispensable du port de pêche tropical.*

Dans l'établissement du plan de réalisation d'un port de pêche industriel à Dakar où, il ne faut pas l'oublier, les conditions de températures sont particulièrement favorables à l'altération rapide du poisson, l'installation de cette halle devra être prévue sur le quai même d'arrivage. Elle pourrait être constituée par le rez-de-chaussée d'un grand *frigorifique* que nous considérons comme l'*élément essentiel du développement possible* d'une industrie des pêches maritimes en Afrique Occidentale Française comme dans toute autre région tropicale (v. fig. 8).

Dans cette halle de répartition ou de vente (qui, grâce au frigorifique supérieur pourrait être « climatisée »), une partie sera réservée aux opérations de triage et de vente du poisson ; l'autre partie — opposée au

(1) Certains ports, en particulier Boulogne-sur-Mer, mettent, directement sur les lieux de pêche, le poisson capturé dans des caisses légères dites *caisses d'origine* pouvant contenir 25 kilogrammes environ de poisson et de 3 à 5 kilogrammes de glace. Ces caisses clouées, conservées et entourées de glace en cale réfrigérée, sont vendues par lots sur présentation d'une caisse échantillon. Cette façon d'opérer, qui a permis d'améliorer la qualité du poisson vendu et d'accélérer les opérations de vente, serait souhaitable dans un port comme Dakar et particulièrement applicable aux poissons fins qui pourraient être ainsi entreposés directement en frigorifique en attendant leur expédition sur les marchés de la métropole.

ACHEMINEMENT ET REPARTITION DU POISSON PORT DE DAKAR

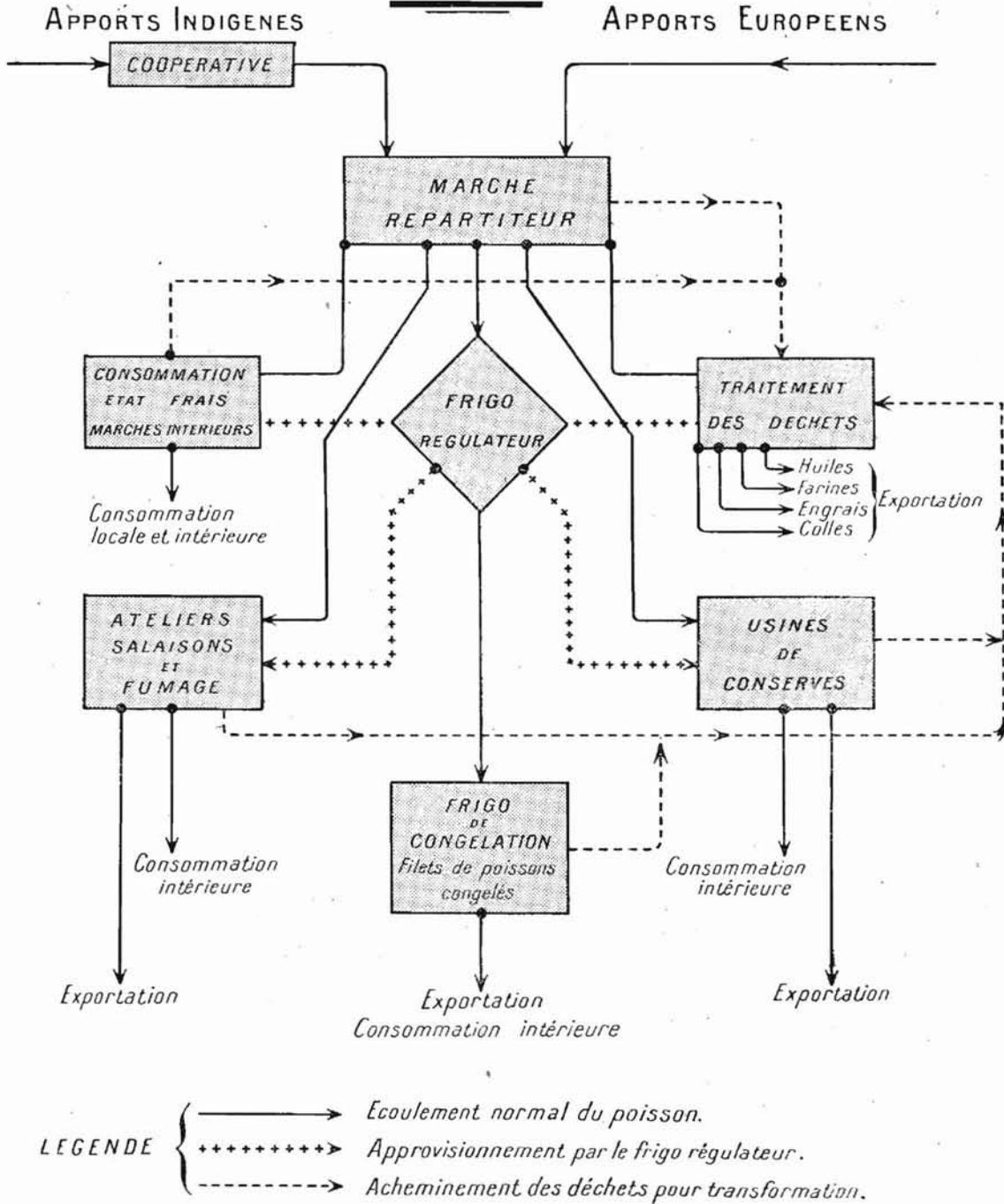


Fig. 8.

quai d'accostage étant prévue pour l'installation d'ateliers de marée pour l'expédition du poisson frais, ou d'ateliers de réception pour les usines de traitement du poisson de la région.

Ces ateliers auront un large dégagement sur une voie d'accès facile aux camions automobiles et aux wagons de marée, de telle façon que le chemin à parcourir par le poisson entre sa mise à quai et son départ pour son traitement à l'usine ou son expédition sur les marchés, soit aussi court que possible.

Cette disposition est actuellement réalisée dans tous les ports de pêche moderne qui s'évertuent à condenser dans le plus petit espace possible toutes les opérations de vente et de premier traitement du poisson, de façon à réduire le chemin qu'il a à parcourir entre sa sortie de la cale froide du chalutier et son entrée dans la camionnette ou le wagon réfrigéré qui doit le conduire rapidement vers les marchés de l'intérieur.

La halle est le centre répartiteur de tous les apports de la pêche. C'est de cet endroit que le poisson débarqué sera dirigé :

a. Vers les *magasins de marée* pour sa consommation à l'état frais dans la localité ou sur les marchés voisins ;

b. Vers les *ateliers de salaison ou de fumage* en vue de son traitement par le sel ou la fumée pour sa consommation ultérieure à l'intérieur du pays ou dans la Métropole ;

c. Vers les *usines de conserves* pour la fabrication de conserves en boîtes hermétiques ;

d. Vers les *usines de traitements* pour la fabrication de farines alimentaires, d'huiles et de produits pharmaceutiques.

C'est pourquoi nous jugeons absolument indispensable de lui adjoindre un *Frigorifique régulateur* ; car la pêche maritime ne peut pas, comme l'agriculture, estimer ou prévoir avec certitude sa production possible. Trop d'éléments imprévisibles entrent en jeu dans cette production pour permettre d'en certifier l'importance. A certaines époques, les apports des pêcheurs pourront être faibles ou nuls ; puis, subitement, devenir extrêmement importants. Ce cas s'est vu fréquemment dans les ports européens, provoquant l'engorgement du marché, l'effondrement des cours et la destruction inutile d'une précieuse denrée alimentaire par le rejet à la mer des poissons capturés.

Le frigorifique permet d'éviter cet engorgement du marché. Si les apports sont trop abondants, ils sont dirigés vers le « frigo » où le poisson maintenu à basse température (de + 2° à - 2°) peut attendre, sans crainte d'altération son utilisation sous une forme ou une autre. De plus, les progrès de la technique du froid, permettent actuellement de conserver très longtemps le poisson sans en altérer ses qualités de fraîcheur, ceci en le congelant « à cœur » à basse température et en le stockant ensuite en chambres froides refroidies à une température inférieure à - 16°.

Un *frigorifique congélateur* adjoint au frigorifique permettrait la congélation du poisson à l'état frais, soit directement sous sa forme naturelle, soit à l'état de filets frais congelés ; puis, leur conservation en attendant leur utilisation ou leur expédition par bateaux frigorifiques sur la Métropole.

L'avitaillement rationnel et rapide des bateaux.

Le bateau de pêche débarrassé de son poisson doit pouvoir immédiatement se ravitailler pour reprendre la mer aussitôt que possible.

Le quai d'arrivée (et de déchargement) portera donc des *prises d'eau potable* d'un débit suffisant pour assurer le ravitaillement en eau des bateaux, opération qui pourra se faire pendant le déchargement.

Le *ravitaillement en glace* se fera également au même quai, surtout si le frigorifique s'y trouve installé. Comme il est rationnel de lui adjoindre une fabrique de glace artificielle, les blocs de glace provenant de

la réserve et destinés au ravitaillement des bateaux pourront être amenés par manutention mécanique sur un chemin roulant situé extérieurement à la hauteur du premier étage de la halle et dirigés vers un concasseur mécanique placé au poste d'alimentation qui, par une goulotte, conduira directement la glace concassée dans la cale du navire.

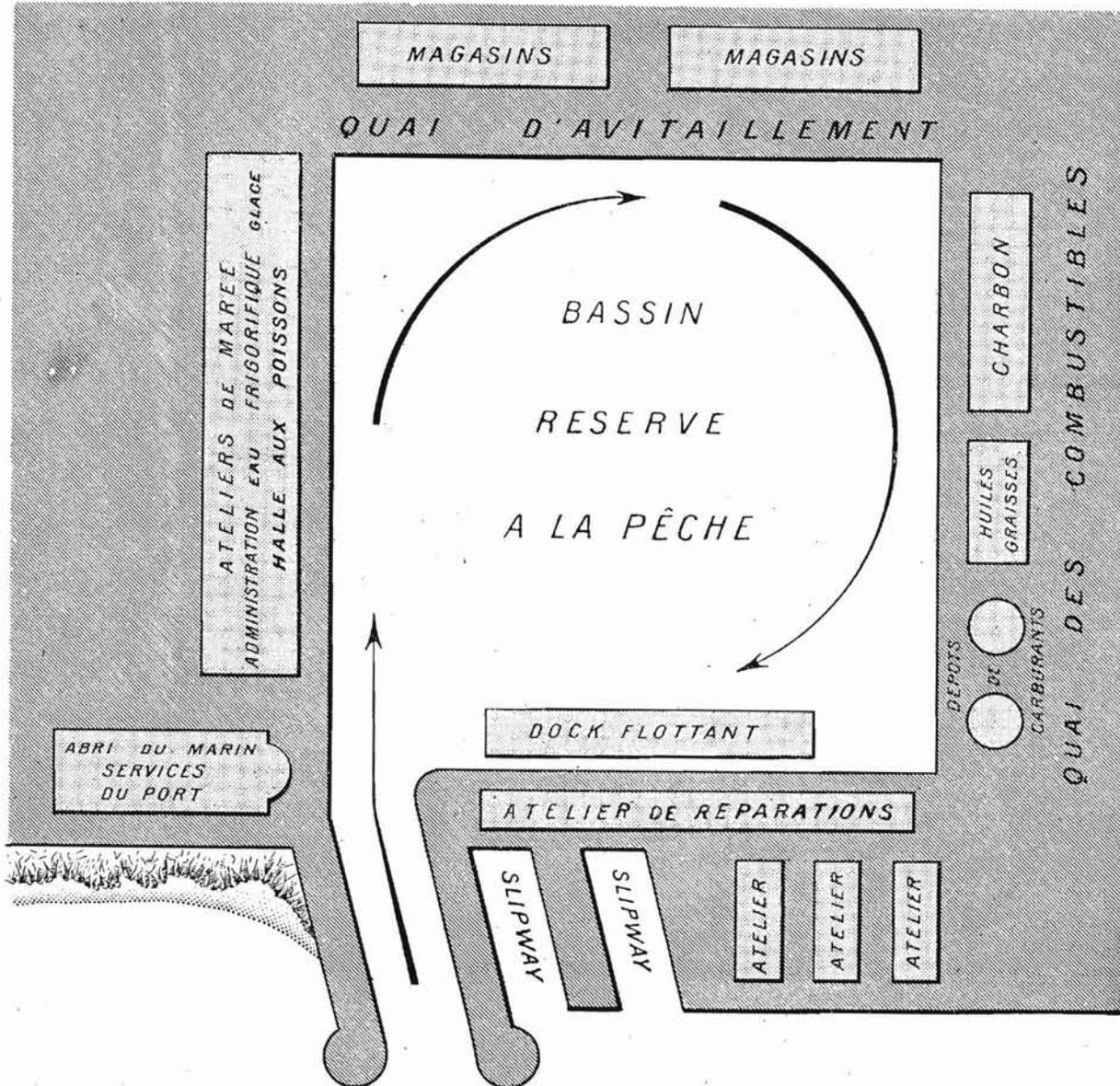


Fig. 9. — L'organisation rationnelle du port de pêche.

Un chalutier moderne, faisant la pêche glacée embarque de 60 à 80 tonnes de glace pour une sortie d'une quinzaine, soit 5 à 6 tonnes en moyenne par jour de mer. La quantité de glace nécessaire chaque jour sera donc fonction du nombre de chalutiers fréquentant le port.

Le navire a débarqué son poisson, fait son plein d'eau, de glace. Il lui faut encore remplir ses soutes de combustible : charbon, mazout ou essence, embarquer des vivres, du matériel de pêche, de filets, etc., en un mot compléter son ravitaillement.

On conçoit que toutes ces opérations seront facilitées et accélérées si les magasins, les dépôts de combustible se trouvent à proximité du lieu de débarquement. Ce sont les raisons qui ont fait que, dans les ports de pêche modernes, toutes les industries connexes de la pêche : fournitures de marine, d'engins de pêche, ateliers de réparations (ou de construction), se sont rassemblées autour du ou des bassins réservés à la pêche; l'organisation rationnelle de ce bassin pouvant prévoir : un quai réservé au déchargement et à la vente du poisson; un autre au ravitaillement en vivres ou en matériel, un troisième au ravitaillement en combustible et le quatrième aux ateliers de réparations (voire de construction) qui auront, à proximité, un ou deux slipways suivant l'importance du port pour permettre les réparations rapides des avaries des bateaux (fig. 9).

Cette organisation implique la construction, sinon l'affectation d'un bassin spécial pour la pêche. Quand ces dispositions ne pourront être prises, il conviendra de réserver sur le quai réservé aux bateaux de pêche, un emplacement bien déterminé pour chacune de ces activités de façon qu'elles ne s'enchevêtrent pas, ne se gênent pas mutuellement et ne nuisent pas ainsi à la bonne marche et à la rapidité indispensables des opérations.

LES INDUSTRIES CONNEXES DU PORT DE PÊCHE.

UTILISATION RATIONNELLE DES PRODUITS DE LA PÊCHE.

Le port de pêche n'est qu'un grand marché organisé, installé sur la côte, où les produits de la mer sont apportés par les producteurs : armateurs ou pêcheurs, pour être offerts aux mareyeurs; usiniers, traiteurs qui les écoulent ensuite, transformés ou non, vers les consommateurs.

Dans les circonstances actuelles, la loi de l'offre et de la demande régit encore les marchés. Le marché peut être très bien organisé, la production peut être dirigée; si la demande ne répond pas à l'offre, le producteur abandonnera rapidement la partie, ira ailleurs et le marché deviendra inutile.

L'organisation raisonnée du port de pêche doit donc prévoir, pour assurer son fonctionnement normal, l'organisation de débouchés pour les producteurs de façon à ce que ceux-ci soient assurés de l'écoulement rapide des produits de leur pêche, ceci à un prix rémunérateur.

Nous avons déjà exposé dans un chapitre précédent les possibilités d'absorption du poisson qu'offrirait un port de pêche moderne installé à Dakar. Ces points sont à reprendre en détail pour rechercher les idées directrices d'une organisation raisonnée, basée sur l'expérience des ports métropolitains ou européens et sur les conditions particulières à Dakar où l'industrie de la pêche conserve encore pratiquement son caractère indigène et où tout est matière à innovation.

LA CONSOMMATION DU POISSON A L'ÉTAT FRAIS. LE FRIGORIFIQUE RÉGULATEUR.

Il est un fait patent. La production de poisson est actuellement insuffisante à Dakar pour les besoins de sa population. Celle-ci peut être évaluée à 100.000 personnes; en admettant que 60.000 seulement consomment du poisson au cours de quatre repas par semaine, c'est 60 tonnes au minimum qui sont nécessaires pour les besoins de cette population. En la répartissant sur six jours de production, c'est 10 tonnes en moyenne par jour qui peuvent être absorbées à l'état frais à Dakar.



Photo J. M. M.

Fig. 10. — Débarquement du poisson (vente à la criée).



Photo J. M. M.

Fig. 11. — Le marché de Sangada à Dakar.

Mais la consommation comme la production ne peuvent être régulières. La pêche du matin au petit jour, en baie de Hann, en apportant des poissons de première fraîcheur, voire vivant, ne peut suffire au besoin du marché. Il faut avoir recours à la pêche au large. Dans ce cas, le frigorifique devient indispensable : et le poisson débarqué sera immédiatement dirigé sur la chambre froide d'un frigorifique, à moins qu'il ne puisse attendre l'heure normale de la vente dans la cale réfrigérée du chalutier (à bord des navires de pêche moderne).

Étant données les conditions particulières de température à Dakar, cette vente du poisson *en gros* pourrait se faire de bonne heure le matin ou tard le soir, dès la baisse de la température (18 heures); deux ventes pouvant d'ailleurs être faites dans la même journée. Il est à remarquer que la vente du soir, si elle a beaucoup d'avantages pour l'expédition du poisson frais sur l'intérieur dès le lendemain matin, entraînerait un travail de nuit dans les ateliers de marée.

Le poisson vendu pour être consommé à l'état frais, est enlevé par les mareyeurs qui le destinent soit à la consommation locale, soit à l'expédition par chemin de fer ou camionnettes sur les villes de l'intérieur. En attendant sa destination, il doit être conservé à basse température. C'est pour cela même que, dans l'organisation de la halle aux poissons, nous avons prévu celle-ci au rez-de-chaussée du frigorifique destiné à la pêche, avec des ateliers de marée disposés sur le même plan, pouvant être loués aux mareyeurs avec leurs chambres froides réfrigérées dépendant du frigorifique central susceptible de fournir également la glace concassée nécessaire aux expéditions en caisses glacées par wagons ou camionnettes isothermes sur les villes de l'intérieur.

Le wagon frigorifique (ou la camionnette) est le prolongement à prévoir du frigorifique du port de pêche. Il assurera entre le port de pêche et l'intérieur du pays un échange de denrées périssables qui permettra en apportant le poisson frais et les autres denrées alimentaires dans les villes européennes de l'intérieur une vie beaucoup plus saine, plus réconfortante, que celle que l'on y rencontre en général.

Ajoutons que ce frigorifique fournirait encore le moyen de conserver et d'expédier sur la Métropole, en cales réfrigérées, les espèces de choix, les poissons fins conservés en chambres froides, bien qu'à ce sujet, nous pensons que la congélation à cœur du poisson, soit la solution qui s'impose.

LE POISSON CONGELÉ.

Même maintenu à basse température, en chambre froide, le poisson réfrigéré ne peut se conserver au delà de 15 à 18 jours sans montrer des signes évidents d'altération. Mais, les progrès de la science du froid ont permis de mettre au point une technique nouvelle consistant à congeler très rapidement et à cœur le poisson à conserver et à l'emmagasiner ensuite à très basse température. Dans ces conditions, les phénomènes de fermentation et d'autolyse sont arrêtés; le poisson devenu dur comme du bois se conserve tant que durent les basses températures inhibitrices des phénomènes d'altération.

Les procédés de congélation à cœur du poisson sont actuellement nombreux; que ce soit la congélation rapide en saumure, à l'air froid, en saumure pulvérisée, tous ont fait leurs preuves et donnent des résultats satisfaisants. Ils offriront dans un port comme Dakar la possibilité d'utiliser rationnellement les richesses ichtyologiques de la région par :

- 1° *La régularisation du marché* en congelant pour leur utilisation ultérieure les apports trop abondants pour une utilisation immédiate;
- 2° *La possibilité d'un ravitaillement régulier* de la métropole par expéditions par bateaux frigorifiques

ainsi que celle du ravitaillement assuré des villes de l'intérieur et des paquebots et navires faisant escale dans le port. Les espèces communes comme les poissons fins trouveraient ici leur utilisation ;

3° *La préparation de filets de poissons congelés* : industrie connexe traitant directement les poissons frais pour en séparer les filets de sorte que la partie comestible du poisson soit seule gardée, proprement emballée, congelée à cœur et conservée en chambres froides en attendant son utilisation.

LE POISSON SEC.

Les débouchés sont considérables de ce côté. Les communications faciles de Dakar avec l'intérieur du pays font que ce port peut devenir le centre producteur de poisson sec de toute l'Afrique Française, à condition de préparer un produit au goût de l'indigène et qui soit de bonne conservation.

Préparer un produit au goût de l'indigène est encore chose facile. Il aime le poisson sec, *peu salé* et à odeur prononcée. Les méthodes primitives employées par les pêcheurs indigènes peuvent donner le produit faisandé qu'ils affectionnent, mais le poisson ainsi préparé ne peut pas se conserver; les graisses rancissent, donnent un produit jaunâtre, nauséabond; les larves de dermestes rongent les chairs; et, dans un climat humide, ce produit se corrompt très rapidement.

Bien des efforts ont été tentés sans résultats, pour inculquer aux pêcheurs indigènes quelques principes de salaison et de conservation du poisson; mais la routine l'emporte chaque fois et l'emportera tant que la concurrence n'amènera pas les pêcheurs indigènes à une meilleure conception de leurs intérêts et les incitera à utiliser des méthodes connues, plus appropriées, qui augmenteront le rendement et la qualité de leur travail.

Mais, où l'erreur est grave, c'est de laisser ces méthodes indigènes s'implanter dans des industries nouvelles.

De pressants besoins de poissons salés se font sentir actuellement dans la Métropole; un marché important y est ouvert pour le poisson salé; mais il ne faut pas oublier que le poisson salé vendu en France, était ordinairement de la Morue salée et séchée, que ce poisson était livré par des industries spécialisées qui traitaient la « morue en vert » livrée par les pêcheurs de Terre-Neuve, d'Islande ou de la côte Mourmane.

Aller expédier en France sous le nom de « Poissons salés du Sénégal » du poisson préparé au goût des indigènes est une erreur. Aller vendre et expédier sous le nom de « Filets de Morue du Sénégal » un produit qui n'a de commun avec les anciens filets de Morue préparés dans les sécheries françaises que l'emballage et l'étiquetage de présentation, est une grosse faute capable de discréditer la production locale au moment où celle-ci, pour se faire connaître dans une période où elle se trouve pratiquement sans concurrence, devrait lancer sur le marché un produit de première qualité, capable de retenir dès à présent l'attention de la clientèle de façon à ne pas risquer de disparaître complètement du marché français quand les conditions normales seront revenues.

La préparation du poisson salé et séché est une industrie qui a ses méthodes, ses techniques. N'importe qui ne peut se mettre à faire du poisson salé du jour au lendemain sous le prétexte que la vente en est actuellement assurée.

Si Dakar veut devenir un centre de production de poisson sec, ou de poisson salé et séché, il faut que soit abandonnée la voie dans laquelle les producteurs paraissent s'être engagée.

Une sécherie ou même plusieurs sécheries modernes de poisson, peuvent s'installer à Dakar. Elles ont la possibilité de profiter de l'expérience acquise en France, en faisant appel aux techniciens, employés ou contremaîtres des sécheries que la disparition de notre flotte de grande pêche rend inactives.

Une sécherie peut se monter de toutes pièces et être prête à fonctionner; mais les tours de mains du

trancheur qui fend le poisson, du saleur qui dose le sel nécessaire, du maître sécheur qui surveille le séchage, ne se décrivent pas; ils s'enseignent par l'expérience. C'est pourquoi nous estimons que l'industrie du poisson salé qui déjà prend corps à Dakar, devra, si elle veut réussir, faire appel à des contremaîtres ou des instructeurs français qui la mettront sur la bonne voie, en formant, en même temps, à leur exemple, un personnel indigène qui pourra ensuite appliquer à son tour les bons principes acquis.

LE FUMAGE DU POISSON.

Nous ferons encore les mêmes observations au sujet du fumage du poisson. De grandes possibilités s'offrent également pour le poisson fumé :

- poisson légèrement fumé au goût indigène. (Clupéides : Sardinelles et autres poissons fumés) ;
- filets de poissons fumés. (Filets de Clupéides, et autres poissons sauris).

Mais, il n'y aura certainement plus de débouchés vers la Métropole, quand les conditions normales seront revenues, pour les poissons « enfumés » qui se préparent actuellement à Dakar.

Il ne suffit pas pour « fumer » du poisson de l'exposer pendant quelque temps à la fumée d'un bois plus ou moins vert; l'industrie du fumage du poisson, extrêmement importante en Allemagne, en Angleterre, en Hollande et dans tous les pays scandinaves et qui se développe de plus en plus en France, a aussi ses méthodes, ses tours de mains.

Une industrie nouvelle, bien qu'elle ait actuellement le chemin libre, mais qui ne sera pas moins appelée à lutter plus tard sur le terrain de la concurrence avec d'anciennes industries connues, appréciées, doit faire de suite l'effort de perfectionner ses techniques en faisant appel à des techniciens réellement compétents, de façon à livrer un produit de première qualité; sans cela elle est irrémédiablement vouée à l'échec, et, en même temps, elle jette le discrédit sur la production locale tout entière.

LA CONSERVERIE.

Des maisons françaises ont manifesté l'intention de s'installer à Dakar et elles apporteront avec elles leurs méthodes éprouvées. Elles envisagent le traitement des Clupéides (Sardinelles), des Scombridés (Thons et Bonites). Il ne reste qu'à souhaiter que leur activité s'étende également à la préparation d'autres poissons : filets de poissons cuisinés, bouillabaisse, « Roll-mops », pâtés de poissons, etc., dont la mise en boîtes hermétiques et la stérilisation assureront la conservation et le transport vers les régions les plus lointaines.

Dans la région, la matière première ne leur manquera pas et leur activité assurera l'écoulement régulier d'une partie importante des apports de la pêche⁽¹⁾.

(1) La véritable sardine (*Sardina pilchardus Walbaum*) n'existe pas sur les côtes du Sénégal, mais plusieurs espèces de Clupéides s'y trouvent en quantités extrêmement abondantes. Ce sont surtout des Sardinelles : *Sardinella aurita*, *Sardinella Eba*, etc., et des Ethmaloses : *Ethmalosa dorsalis*. Ces poissons pourraient être traités avec profit par les usines de conserve, particulièrement les Sardinelles; *Sardinella aurita*, *Sardinella eba* (de 10 à 16 centim.) qui sont à préparer à l'huile ou aux aromates, ou encore légèrement fumées et couvertes d'huile. Les grosses *Sardinella aurita*, et les *Ethmalosa* pourraient être salées comme les harengs, et fumées de même, ou conservées en boîtes hermétiques.

Les autres espèces tout aussi abondantes, Mérous, Courbines, Capitaines, etc., seraient également avantageusement traitées dans les usines de conserves sous la forme de poissons en filets, salés ou fumés, recouverts de sauces variées, à l'huile ou aux aromates et stérilisés, ou sous la forme de plats cuisinés et enfin de pâtés ou de saucisses de poisson.

LE TRAITEMENT DES DÉCHETS (FARINES, HUILES, ENGRAIS).

Le commerce de la marée, le traitement des poissons salés ou fumés, la préparation des filets de poissons congelés, la fabrication de conserves en boîtes hermétiques, donnent d'abondants déchets, évaluables en moyenne à 25 ou 30 p. 100 du poids du poisson traité et que l'industrie de la pêche ne laisse plus perdre.

Un traitement rationnel de ces déchets a été envisagé, des techniques mises au point, et, actuellement, tous ces déchets, traités en cylindres clos par la vapeur surchauffée, puis desséchés et moulus servent à la fabrication de *farines de poissons* de différentes qualités suivant la nature des produits et que l'on peut classer ainsi :

1° Farines provenant de poissons maigres de bonne qualité, pouvant être destinées à l'alimentation humaine;

2° Farines de poissons maigres de qualité ordinaire, destinées à l'alimentation du bétail;

Dans ces deux cas, la teneur en matières grasses ne doit pas dépasser 6 p. 100;

3° Farines de déchets de poissons gras, de teneur en matières grasses supérieure à 10 p. 100. Ces farines sont généralement déshuilées pour récupérer l'huile ou la matière grasse, et la farine dégraissée peut servir ensuite à l'alimentation du bétail;

4° Farines de déchets ou poissons de mauvaise qualité pouvant servir d'engrais.

Ces engrais de poissons, riches en azote, peuvent être améliorés par addition de chaux, de sulfate, de phosphate suivant les besoins de l'agriculture.

Ajoutons qu'avec les déchets peuvent être traités également les poissons de rebut et, en particulier, les Clupéides extrêmement abondants à certaines époques de l'année sur le littoral de l'A. O. F. ;

— que les vessies natatoires recueillies peuvent servir à la fabrication d'une excellente ichtyocolle ;

— que les écailles ont leur utilisation dans l'industrie de la parure, de l'essence d'Orient, des colles de poisson ;

— que les foies des gros poissons (Squales en particulier) sont une source d'huiles de poissons riches en vitamines, certains foies de poissons pouvant être traités pour l'extraction directe de ces vitamines ;

— que les peaux de Squales, les peaux de Soles, de Tarpons, de Scienides, d'Ombrines, peuvent être tannées comme les peaux de serpents et nous aurons une idée générale, bien qu'incomplète, des débouchés importants qui se présentent encore dans cette branche de l'industrie des pêches, étant donné que la Métropole a un pressant besoin de cuirs d'huiles et de matières grasses de toutes sortes.

Les farines alimentaires seraient un précieux apport pour l'alimentation humaine et l'alimentation du bétail dans les colonies, et les engrais composés à base de poissons y trouveraient une utilisation immédiate dans les cultures.

Mais, ici encore, il ne faut pas oublier que, pour chacune de ces préparations, des méthodes de travail ont été étudiées, des appareils de traitement mis au point, et perfectionnés. Vouloir se cantonner dans les procédés indigènes ou dans les méthodes surannées serait encore une grave erreur. Il faut partir nettement dans la voie tracée par l'industrie métropolitaine pour ne pas aboutir à un échec.

RÉALISATIONS IMMÉDIATES ET SUGGESTIONS.

Dans les circonstances actuelles, Dakar, port de pêche industrielle de l'Afrique Occidentale Française, ne peut être qu'un projet à réalisation plus ou moins lointaine.

Mais, en attendant que les circonstances deviennent favorables, des réalisations immédiates peuvent être tentées pour la mise en valeur rapide des immenses richesses ichtyologiques de l'A. O. F.

Ces réalisations visent la pêche indigène comme la pêche à forme métropolitaine.

La pêche indigène est restée dans sa forme ancestrale : ses bateaux, ses engins, ses méthodes n'ont pas évolué et sont encore des plus primitifs et routiniers. Il faut secouer cette routine en faisant comprendre aux pêcheurs qu'il est de leur intérêt même d'améliorer leurs méthodes de pêche et leurs procédés de conservation du poisson.

Le Groupement des pêcheurs dans les Coopératives récemment créées facilitera cette lutte contre la routine ; la création du centre d'études scientifiques et techniques pour l'exploitation des richesses aquatiques dont l'organisation a été confiée à l'Office Scientifique et Technique des Pêches, ainsi que celle de l'École de Pêche de Rufisque, aideront également à la pénétration dans cette corporation qui, au fond, n'est pas rebelle au progrès, des techniques et méthodes nouvelles qui ont assuré le développement intense des industries de la pêche maritime sur le continent européen.

En ce qui concerne la pêche à forme européenne, nous avons pu constater que les bonnes volontés ne manquent pas pour « essayer de faire quelque chose ». Il suffirait donc d'encouragements et de conseils pour que « ce quelque chose » se fasse.

Encouragements aux industriels voulant s'engager dans une des branches multiples de cette industrie des pêches ? C'est déjà fait.

Encouragements aux armateurs, aux pêcheurs qui voudraient venir tenter leur chance sur la Côte Occidentale d'Afrique ? C'est à faire ; et à ce sujet on trouvera plus loin diverses suggestions.

Conseils ? Ce sera l'œuvre du Laboratoire de l'Office des Pêches créé à Dakar et dont plusieurs annexes ont été projetées dans d'autres ports.

A notre avis, il importe d'abord que quelques bateaux, même de tonnage modeste, prennent le chemin de Dakar. S'ils y trouvent les facilités voulues de ravitaillement, de déchargement et de vente du poisson, ils reviendront, et, étant donnée la proximité des fonds de pêche, s'installeront à demeure. Pendant ce temps, le port s'organisera petit à petit pour les recevoir, en prévoyant des apports plus importants, une extension toujours possible ; le projet de Dakar, port de pêche industrielle de l'Afrique Noire, pesé, mûri, discuté, approfondi, s'acheminera ainsi vers sa réalisation que nous souhaitons aussi rapide que possible, car — ainsi qu'il l'a été déjà écrit — il importe « fût-ce au prix d'un effort cruel, de rénover et de compléter sans plus attendre notre équipement économique pour que demain la place à laquelle nous avons droit, ne nous soit pas disputée ».

RÉALISATIONS IMMÉDIATES.

A. — LES BATEAUX DE PÊCHE.

En attendant la réalisation à Dakar d'un port de pêche disposant des installations modernes indispensables au déchargement et au ravitaillement rapides des grands chalutiers à long rayon d'action (chalutiers de plus de 300 tonnes), quelques types de navires, plus modestes, conviendraient à une activité restreinte qui assurerait en même temps les premiers pas d'une organisation débutante.

Parmi ces types, nous retiendrons de préférence :

a. *La grande pinasse pontée.* — De Douarnenez de 18 à 20 mètres de long, 5 mètres de large, 3 mètres de tirant d'eau, avec moteur 80 à 100 CV., armée de potences lui permettant de faire la pêche avec *chalut à plateau* et pouvant tout aussi bien faire la pêche aux longues cordes, aux filets droits ou tournants et celle du thon à la ligne traînante;

b. *Le chalutier thonier* de Concarneau, de 20 à 33 mètres de longueur, 5 m. 80 à 6 m. 30 de largeur, 10 à 11 pieds (3 à 4 m.) de tirant d'eau, 50 à 60 tonnes de jauge, avec moteur huile lourde de 80 à 100 chevaux, apte à faire également les pêches les plus diverses, et enfin :

c. *Le chalutier type dunkerquois ou ostendais* de 20 mètres de longueur hors de tout, 17 mètres de quille, 5 m. 50 de largeur, à faible tirant d'eau arrière 2 m. 50, de tonnage brut 45 à 50 tonneaux avec moteur Diesel huile lourde 90 à 100 chevaux.

Un bateau de ce type vient d'être mis en service à Dakar, par la Manutention Africaine. Il a adopté malheureusement le *chalut à bâton, engin à proscrire dans cette région à fonds tourmentés* avec de nombreuses têtes de roches volcaniques, des fonds durs, coralligènes où les avaries sont fréquentes et qui ne peut être employé utilement que sur les fonds doux (sable ou vase) pour la capture des poissons plats.

Le chalut à plateau avec bourrelet garnis de bobines ou « diabolos » est seul recommandable dans cette région, où l'emploi d'un troisième plateau sur la corde de dos éviterait encore bien des avaries en « soulageant » l'engin au-dessus du fond.

B. — LES ENGINES DE PÊCHE.

La pêche indigène en est encore aux lignes à mains et à la senne tirée du rivage : engins primitifs qui ne sont productifs que par la richesse ichtyologique des eaux.

Les engins modernes doivent être introduits sur la côte de l'Afrique Occidentale française si l'on veut s'assurer d'une production abondante et régulière. A côté du chalut à plateau qui ne peut être employé partout, nous voyons l'utilisation possible :

1° De la *senne danoise* qui remplacerait avantageusement le chalut dans la zone cotière où les fonds doux sont très limités;

2° *Des longues cordes ou palangres*, pouvant élonger sur les fonds rocheux ou dans leur voisinage plusieurs centaines d'hameçons convenablement appâtés : (type pêche Terre-Neuve) mais qui, ici devraient être relevées rapidement au lieu de rester tendues sur le fond plusieurs heures comme dans les régions où la faune ichtyologique est moins abondante;

3° *Des lignes dérivantes*, ayant la même disposition, mais tendues en surface ou à mi-profondeur au lieu de l'être sur le fond;

4° *Les filets type Casonal* tels qu'ils sont employés à Port Étienne;

5° *Et surtout les sennes tournantes et coulissantes tendues au large* pour la capture des poissons pélagiques, engins actifs autrement productifs que les filets droits qui sont des engins passifs posés sur le passage présumé du poisson, ou que les sennes à mains tirées du rivage où n'apparaît qu'une faible partie des poissons pélagiques qui se tiennent surtout au large.

**C. — DAKAR, PORT D'ESCALE ET DE VENTE DES CHALUTIERS FAISANT LA PÊCHE FRAICHE
SUR LA COTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE.**

Un certain nombre de chalutiers réquisitionnés au cours des hostilités (11) ont été «déréquisitionnés» et mis en gérance par les services de la Marine Marchande pour assurer le ravitaillement en poissons frais de la zone libre.

Leur base est Marseille; ils font en outre des escales régulières à Casablanca. Ces chalutiers pêchent ordinairement sur la côte de Mauritanie, au Sud d'Agadir; ils viennent également traîner leur chalut au large du Cap Blanc, entre les 20° et 21° de latitude Nord, c'est-à-dire à *trente-six heures de route de Dakar*.

Leur pêche faite, ayant 40 ou 45 tonnes de poissons à bord, ils font route sur Casablanca et Marseille. Or, il serait possible après accord avec les services de la Marine Marchande, de faire venir, de temps à autre un de ces chalutiers à Dakar.

Ce serait un apport de 40 à 45 tonnes de poissons frais en glace facilement absorbé par les mareyeurs pour les besoins du ravitaillement de la population et par les ateliers de salaison. Mais il faudrait que ce bateau puisse trouver dès son arrivée au port :

- les moyens de débarquement rapide du poisson;
- un marché assuré;
- le charbon de soute ou le combustible nécessaire à une nouvelle pêche sur le chemin du retour;
- soixante tonnes de glace environ, indispensables pour la conservation du poisson.

Le charbon pourrait encore être trouvé. Renseignements pris, la quantité de glace voulue pourrait être aussi livrée au prix moyen de 550 francs la tonne; mais cette glace ne pourrait être livrée qu'en mouleaux: les installations frigorifiques locales ne possédant pas de concasseurs.

Quant aux moyens de déchargement rapide, il faudrait les organiser sur place, rien n'ayant encore été prévu à cet effet.

Au point de vue ravitaillement général ce nouveau «roulement» serait avantageux, car il permettrait la mise à terre dans, le même temps, d'une plus grande quantité de poissons : quatre livraisons (deux à Marseille et deux à Dakar) pouvant être faites tandis qu'il n'en est fait que trois dans les conditions actuelles (gain de 40 tonnes de poisson en 120 jours et économie de $600 - 460 = 140$ tonnes environ de charbon).

D. — ENCOURAGER LES PÊCHEURS BRETONS A VENIR S'INSTALLER TEMPORAIREMENT A DAKAR.

Les chalutiers (type MALAMOCK) de Concarneau, de Douarnenez, pouvant faire indistinctement la pêche au chalut, aux cordes, aux filets dérivants ou tournants ou la pêche du thon aux lignes traînantes, réalisent actuellement en France des gains mensuels d'environ 200.000 francs par bateau (vente du poisson).

Un de ces bateaux venant à Dakar pour une campagne de pêche (de janvier à juin) s'absenterait de son port d'attache pendant huit mois environ, en comptant un mois de route aller et un mois retour.

Pour qu'une campagne tropicale fut intéressante pour ces pêcheurs, il faudrait qu'elle leur rapportât plus qu'ils ne gagnent actuellement, c'est-à-dire que la vente poisson pût leur rapporter pendant la durée de cette campagne environ 2 millions de francs (250.000×8).

En prenant comme prix moyen du poisson 4 francs le kilo, c'est 500.000 kilos à mettre à terre pendant six mois de travail ou plus exactement pendant environ cent vingt-cinq jours de pêche (un jour de repos, plus un jour de remise en état de la barque par semaine), soit en moyenne 4 tonnes par jour. Étant donnée,

la richesse ichtyologique des régions, la compétence et l'ardeur des pêcheurs bretons, cette moyenne est réalisable. Un équipage breton venant s'installer à Dakar pour une « saison de pêche » gagnerait davantage qu'en faisant son métier actuel. De plus, leur travail serait moins pénible.

Mais, il faudrait que le combustible (mazout et huile) soit régulièrement assuré et que certaines garanties soient également offertes en cas d'insuccès, à ceux qui n'hésiteraient pas à s'engager dans cette voie.

E. — DAKAR, BASE DE PÊCHE POUR VOILIERS MORUTIERS.

Il existe peut-être encore dans les ports du littoral français, des trois mâts, d'anciens dundees ou goëlettes de Dunkerque, Gravelines et Paimpol ayant autrefois pratiqué la pêche de la morue avec salaison à bord sur les bancs de Terre-Neuve, au Groënland ou à Terre-Neuve et qui se trouvent actuellement désarmés.



Photo O. S. T. P. M.

Fig. 12. — Langoustier breton sur la côte de Mauritanie.

L'armement de ces bateaux pourrait être utilement repris puisque les fonds de pêche de Terre-Neuve, du Groënland et d'Islande sont, dans les circonstances actuelles, inaccessibles pour nos bateaux; leur activité pourrait être dirigée vers la côte Occidentale d'Afrique. La pêche à bord de ces navires pourrait se faire aux lignes à mains, comme en Islande, ou aux longues cordes comme à Terre-Neuve (avec cette réserve que ces lignes ne devraient pas être mouillées longtemps sur le fond étant donné l'abondance des poissons et aussi des prédateurs). La senne, le filet tournant, le cassonal (type Port Étienne) pourraient y être également employés à la place des lignes.

Comme à Terre-Neuve ou en Islande, le poisson capturé serait immédiatement traité à bord et mis au sel en cales (les Canariens n'opèrent pas autrement dans la région de Port Étienne).

Le plein fait à bord des bateaux, ceux-ci rallieraient Dakar avec leur cargaison de poissons salés en vert qui serait stockée à bord de « chasseurs » pouvant recueillir la pêche de plusieurs bateaux pour la ramener en France.

Les voiliers, après ravitaillement, reprendraient leur campagne de pêche sur la côte d'Afrique, entre le

Cap Blanc et Dakar; la durée totale de celle-ci pouvant être estimée à six ou sept mois, de janvier à la fin de juillet ou de la mi-décembre à la mi-juin, c'est-à-dire du début de l'hiver jusqu'à l'approche de la saison hivernale.

**F. — APPRENDRE AUX PÊCHEURS INDIGÈNES ET AUX INDUSTRIELS EUROPÉENS
A TRAITER CONVENABLEMENT LE POISSON.**

On a déjà salé et séché beaucoup de poisson sur la côte du Sénégal, mais on l'a mal salé et mal séché et les premières tentatives d'exportation vers la Métropole n'ont pas été couronnées de succès. Le pêcheur indigène sale le poisson à son goût; mais son goût n'est pas celui de la clientèle européenne qui



Photo O. S. T. P. M.

Fig. 13. — Sècherie de poisson à Hann.

actuellement privée de tout n'est pourtant guère difficile. Le poisson indigène est mal présenté, son odeur est trop prononcée, il est généralement trop sec et pourtant il se conserve mal.

Une réalisation immédiate consisterait à amener les pêcheurs indigènes à une meilleure conception de leurs intérêts en les incitant à abandonner leur routine et à utiliser des méthodes et un outillage plus appropriés qui augmenteraient le rendement et la valeur de leur travail.

ATELIERS À FORME MÉTROPOLITAINE.

Il importerait d'exiger que ces ateliers abandonnent les méthodes de travail indigène pour préparer suivant les techniques européennes des produits de bonne qualité. Le contrôle du traitement des produits de la mer institué par l'arrêté du 17 novembre 1941 apportera déjà une amélioration rapide dans ces fabrications. Mais, les industriels locaux ont besoin d'être conseillés, guidés; les techniques de la salaison et du fumage étant connues, le Laboratoire de l'O. S. T. P. aura là son rôle à jouer.

Cependant, l'exemple reste le meilleur des maîtres. Ce n'est pas en publiant des notices, des notes ou

traités aussi complets que possible que l'on enseignera à saler ou fumer le poisson. Les tours de mains, les ficelles du métier ne s'apprendront qu'avec de bons contremaîtres ou quelques bons ouvriers spécialistes, capables de former des élèves (blancs ou indigènes) qui, à leur tour, pourront constituer les cadres de maîtrise de l'industrie naissante.

Les conditions actuelles sont avantageuses pour la venue en Afrique Occidentale Française de ces moniteurs : les ateliers de salaison, les sécheries, les saurissieries chôment en France pour la plupart et ils seraient facile de trouver de bons contremaîtres ou ouvriers spécialisés qui accepteraient un contrat de travail (de six mois par exemple) à Dakar. Ces moniteurs pourraient être engagés soit par les intéressés eux-mêmes, soit par la colonie qui les rétribuerait comme instructeurs pendant un temps à déterminer : les industriels pouvant ensuite les embaucher après accords privés entre les parties.

Nous estimons qu'il faudrait : au minimum *quatre moniteurs* chefs : un chef trancheur, un chef saleur, un contremaître de sécheries et un contremaître fumeur. Leur nombre serait avantageusement porté à *six* par addition d'un bon ouvrier sécheur et d'un saleur-fumeur (traitement des harengs, sardines, etc.). En établissant le traitement moyen mensuel de ces instructeurs à 5.000 francs par mois, ce serait un crédit d'environ 250.000 francs à envisager pour une période de *six mois* et une réalisation immédiate capable de porter rapidement ses fruits.

Ce crédit serait d'ailleurs partiellement récupérable par le prélèvement d'une taxe sur le poisson salé à la sortie des usines ou ateliers et *perçue* au titre du contrôle des fabrications et de la garantie d'origine donnée par la colonie (1 fr. par colis de 50 kilogr. soit 20 fr. la tonne) ⁽¹⁾.

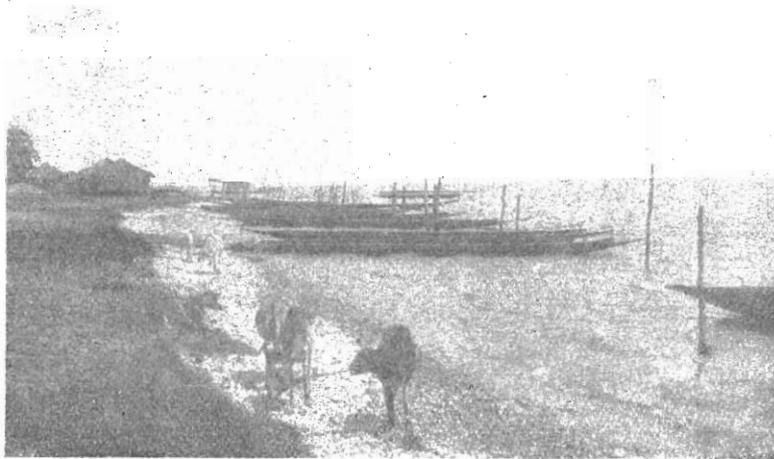


Photo O. S. T. M.

Fig. 14. — Pirogues à l'entrée du Saloum.

(1) La Marine nationale à Dakar a bien voulu mettre à la disposition de l'Office des Pêches, à l'Inspection Générale de l'Élevage, quelques gradés et matelots connaissant et ayant pratiqué dans la vie civile les métiers de saleurs, trancheurs, fumeurs et sécheurs. Ces moniteurs européens ont été détachés dans les centres coopératifs indigènes où ils enseigneront aux pêcheurs noirs les techniques européennes.

SOMMAIRE.

	Pages.
I. <i>Introduction</i>	491
Les fonds de pêche de l'A. O. F.....	492
Dakar est le port le mieux situé pour l'exploitation des richesses ichtyologiques de l'A. O. F.....	494
Par ses débouchés possibles, la position de Dakar est également très favorable.....	496
<i>DAKAR. — Port de pêche.</i>	
II. <i>L'installation d'un port de pêche moderne</i>	500
Les industries connexes du port de pêche.....	504
Consommation à l'état frais. Le frigorifique régulateur	504
Le poisson congelé.....	506
Le poisson sec.....	507
Le fumage du poisson.....	508
La conserverie.....	508
Le traitement des déchets.....	509
<i>ANNEXES. — Réalisations immédiates. — Suggestions.</i>	
III. <i>Réalisations immédiates</i>	510
A. Les bateaux de pêche	510
B. Les engins de pêche	511
C. Dakar : Port d'escale et de vente des chalutiers faisant la pêche fraîche sur la côte occidentale d'Afrique.....	512
D. Encourager les pêcheurs bretons à venir s'installer à Dakar.....	512
E. Dakar. — Base de pêche pour voiliers morutiers.....	513
F. Apprendre aux pêcheurs indigènes et aux industriels européens à traiter convenablement le poisson.....	514