

REPUBLIQUE DE GUINEE
SECRETARIAT D'ETAT A LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
CENTRE DE RECHERCHE HALIEUTIQUE DE BOUSSOURA (CONAKRY)

EXPLOITATION DU RECENSEMENT
DU PARC PIROGUIER DE CONAKRY
(JUN-JUILLET 1987)

Deuxième partie:
LE TRANSPORT MARITIME

Sous la direction de
Benoît LOOTVOET
Economiste de l'ORSTOM

(Mai 1988)

AVANT PROPOS

Les questionnaires du recensement ont été conçus par François DOMAIN, Biologiste des pêches de l'ORSTOM.

L'encadrement des opérations de recensement a été assuré par des cadres de la Direction Générale des Pêches :

Fodé KOUYATE pour la Préfecture de Conakry I

Ousmane Tanou DIALLO pour la Préfecture de Conakry II

Samba Tènin DIALLO pour la Préfecture de Conakry III

Le dépouillement et la codification des données ont été réalisés sous la direction de Benoît LOOTVOET, par DEM Baïdi, technicien d'enquêtes, et par six étudiants en fin de formation de l'Université de CONAKRY :

Abdoulaye Kolon BALDE (économiste)

Idiatou BARRY DIALLO (géographe)

Moussa CAMARA (sociologue)

Abdoulaye Sadio DIALLO (économiste)

Manga Mory SYLLA (géographe)

Sékou Oumar SYLLA (sociologue)

Le traitement des données et la rédaction du rapport ont été effectués par Benoît LOOTVOET.

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....3

I LES PIROGUES DE TRANSPORT.....4

II QUELQUES DONNEES DEMOGRAPHIQUES ET SOCIOLOGIQUES SUR LES PROPRIETAIRES D'EMBARCATION ET LEURS PROCHES.....7

III L'IMPOSITION DES ACTIVITES DE TRANSPORT.....11

CONCLUSION.....14

INTRODUCTION

Les objectifs du recensement du parc piroguier de Conakry de juin juillet 1987, les méthodes utilisées pour l'effectuer, le contenu des questionnaires qui lui ont servi de support ont été exposés dans le premier fascicule consacré aux embarcations de pêche artisanale. Néanmoins, il n'est pas inutile de rappeler que le département des sciences humaines du Centre de Recherche Halieutique de Boussoura a été chargé d'exploiter ce recensement alors qu'aucun des chercheurs du département n'a participé à sa conception et aux opérations d'enquêtes sur le terrain. Il a ainsi hérité d'un matériau brut - les questionnaires - de qualité fort inégale, rassemblé par des agents de la Direction Générale des Pêches qui n'ont pas été sensibilisés aux contraintes du traitement des données, et qui n'ont donc pas laissé d'indications permettant, entre autres, d'évaluer ou tout simplement de repérer certains biais d'enquête.

Les questionnaires passés auprès des propriétaires d'embarcation de transport sont encore plus lacunaires que ceux concernant les pêcheurs. Par conséquent l'information recueillie va être ici synthétisée en quelques pages seulement, dans l'attente des résultats des investigations sociologiques et économiques plus détaillées qui seront entreprises par le Centre de Boussoura.

Conformément au plan structurant le rapport sur la pêche artisanale, nous commencerons par présenter les embarcations de transport et leur répartition à la périphérie de l'espace urbain. Ensuite nous donnerons quelques indications relatives au cadre social dans lequel évoluent les propriétaires d'embarcations. Enfin, le système de taxation applicable au transport maritime de petite échelle sera sommairement commenté.

I LES PIROGUES DE TRANSPORT

73 embarcations de transport ont été prises en compte lors du recensement général du parc piroguier, mais 6 ont été déclarées hors service (1).

Les embarcations de transport sont presque exclusivement de grandes pirogues à membrures (tableau n°1). Trois monoxyles seulement ont été identifiées ; il s'agit de gbankegnis (2).

Ce sont les salans : 32 sur les 67 pirogues en service, et les bambannyis : 21 sur les 67 pirogues en service, qui constituent l'essentiel de la flotte des embarcations de transport.

Le parc piroguier semble parfaitement opérationnel puisque 58 des 61 propriétaires qui ont accepté de qualifier l'état de leur embarcation le juge bon et 3 moyen.

Le mode de propulsion est connu pour 63 des 67 pirogues en service : 38 fonctionnent à la voile et 25 sont motorisées. Aucune des 3 gbankegnis n'est motorisée ; 2 des 3 flimbotines en service sont équipées d'un moteur ainsi que les 5 bootis. 17 des 32 salans en service dont le mode de propulsion est déterminé sont motorisées alors qu'il

(1) Rappelons que "hors service" ne signifiait pas nécessairement, dans le recensement, que les pirogues fussent définitivement hors d'usage. Ainsi, les embarcations en construction ou en état de fonctionner mais arrêtées par leur propriétaire ont été qualifiées "hors service".

(2) Voir description des pirogues dans le fascicule I.

Tableau n° 1 : Répartition des pirogues de transport dans les débarcadères de Conakry. Entre parenthèses les embarcations hors service

	PORTS	GBANKE GNI	SALAN	FLIMBO TINE	BOOTI	BAMBAN NYI	TOTAL
C	BOULBINET		1		1		2
O	KASSA		1(dt1)				1 (dt 1)
N	KOROMANDIAN		1				1
A	SORO		1(dt1)				1 (dt 1)
K	MANGUE		1				1
R	FOTOBA		1				1
Y	BOOM		1				1
	ROOM		1				1
I	ROGBANE		1				1
C	LANDREAH		2(dt1)				2 (dt 1)
K	KIPE				1		1
R	SONFONIA	3	15(dt1)				18 (dt 1)
Y	DIXINN-PORT III		2		2	20(dt1)	24 (dt 1)
II	KAPORO				1		1
C	BOUSSOURA		5(dt1)	4		2	11 (dt 1)
K	BONFI		1				1
R	YIMBAYA		5				5
Y							
III							
TOTAL		3	39(dt5)	4	5	22(dt1)	73 (dt 6)

n'y a que 2 des 21 bambannyis dans ce cas.

La quasi totalité des bambannyis mesurent environ 14 m (20 sur 21) alors que les salans s'étagent sur une série de classes de longueur assez large. Nous connaissons la taille de 22 salans ; 4 mesurent 8 m ou moins, 4 entre 8 et 10 m, 4 entre 10 et 12 m, 5 entre 12 et 14 m, 4 entre 14 et 16 m, 1 entre 16 et 18 m.

Comme l'indique le tableau n°1, les embarcations de transport sont surtout concentrées dans la Préfecture de Conakry II qui accueille 43 des 67 pirogues en service.

Dans cette Préfecture, les ports de Dixinn II et Sonfonia sont particulièrement importants. Les barques y sont spécialisées dans le transport du bois : il s'agit de la totalité des 17 embarcations de Sonfonia et de 22 des 23 embarcations en service à Dixinn-Port III.

Une embarcation à Dixinn-Port III, une à Landréah, une à Kipé et une à Kaporo sont censées effectuer divers transports : marchandises, personnes, occasionnellement du bois.

Notons qu'à Dixinn-Port III le transport du bois s'effectue sur des bambannyis (19 des 22 embarcations concernées) alors qu'à Sonfonia il s'effectue sur des gbankegnis (3) et des salans (14). Il faudrait s'assurer qu'il n'y a pas eu confusion de genre de la part des agents recenseurs de la Direction de Pêches : nombre de pirogues de Sonfonia déclarées comme salans ne seraient-elles pas en réalité des bambannyis ?

A Conakry I, 8 pirogues de transport. 6 dont 4 spécialisées dans le transport de personnes sont amarrées dans les ports insulaires. Les deux pirogues de Boulbinet et deux des pirogues font du transport diversifié.

Dans la Préfecture de Conakry III, à Boussoura, il existe une concentration relative de pirogues de transport : 10 dont 9 qui effectuent du transport de diverses natures et 1 de personnes uniquement. La pirogue recensée à Bonfi est spécialisée dans le bois ainsi que 3 des 5 pirogues de Yimbaya. Les deux autres pirogues de ce dernier débarcadère ne sont pas spécialisées.

En résumé, les propriétaires d'embarcations de transport ont es-saimé dans 15 ports de Conakry mais deux seulement s'imposent comme débarcadères spécialisés dans le transport : les ports à bois de Dixinn III et de Sonfonia.

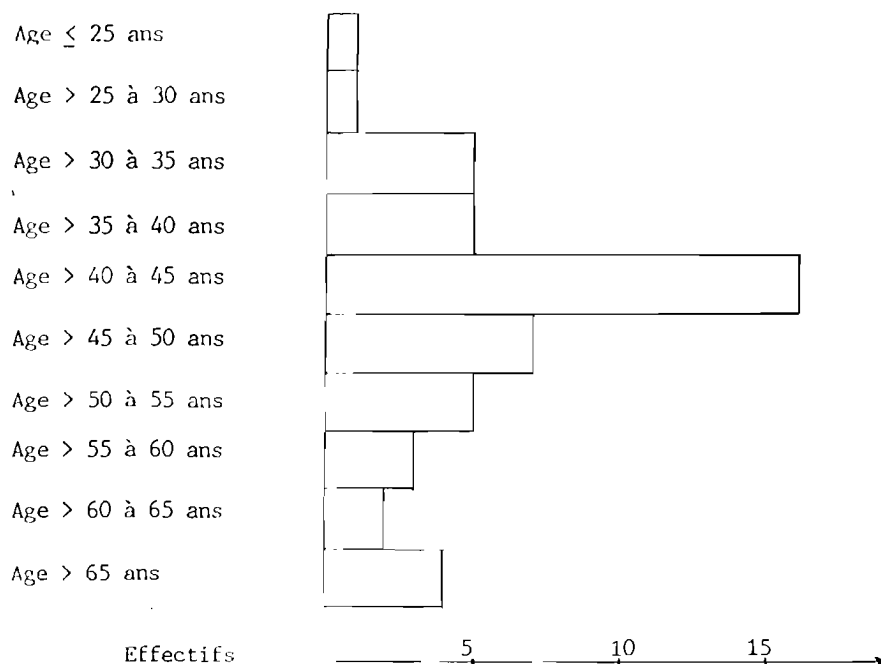
II QUELQUES DONNEES DEMOGRAPHIQUES ET SOCIOLOGIQUES SUR LES PROPRIETAIRES D'EMBARCATION ET LEURS PROCHES

Les 73 pirogues recensées appartiennent à 71 propriétaires dont 3 femmes et 68 hommes. Il n'existe donc pas de phénomènes de concentration capitaliste matérialisés par des armateurs possédant une flottille marchande nombreuse.

Chacune des 3 femmes possède une pirogue en service. 62 hommes sont propriétaires d'une pirogue en service et 4 d'une pirogue hors service. Enfin 2 hommes ont chacun une barque en service et une deuxième hors service.

L'âge des propriétaires hommes des embarcations en service s'échelonne de part et d'autre d'une classe modale bien dessinée (cf histogramme ci-après). 49 et 62 ans sont les âges des deux femmes pour lesquelles il est déterminé.

Histogramme : Age des propriétaires hommes de pirogues de transport en service.
(15 âges indéterminés).



De même que pour la pêche, le monopole du transport maritime de petite échelle est guinéen et plus spécifiquement soussou. 65 des 67 propriétaires d'embarcation en service se sont déclarés guinéens et 57 soussous. Un propriétaire est non guinéen de nationalité indéterminée. Quant au dernier, ni sa nationalité, ni son ethnie ne sont connues.

Ainsi que nous l'avions remarqué pour les propriétaires de pirogues de pêche, les Bagas sont en apparence peu nombreux (un seul !) mais la présence des Peuls (cinq) et des Malinkés (deux) est à noter.

Le tableau n°2 indique que 23 des 64 propriétaires hommes de barque en service se consacrent exclusivement au transport maritime et 12 ont une activité annexe agricole (8), artisanale ou commerciale (4)

C'est dire que 29 considèrent le transport maritime comme une activité secondaire. Il s'agit de 21 propriétaires (de bambannyis principalement) qui se déclarent d'abord bûcherons avant transporteurs de bois, de 3 fonctionnaires et de 5 autres personnes pour lesquelles soit l'agriculture (2), le commerce (2) ou l'artisanat de services (1) priment sur le transport.

Aucun propriétaire n'a déclaré exercer une activité de pêche en plus du transport.

La profession de deux des trois propriétaires femmes a été déterminée : elles sont commerçantes.

Les 64 propriétaires hommes auraient au moins 110 épouses (1). Même phénomène que pour les épouses et les mères des propriétaires et des marins des embarcations de pêche, elles ont presque toutes été déclarées en tant que ménagères (97).

Notons toutefois que 12 sont des commerçantes de poisson, 2 des fonctionnaires et que 1 exerce une activité artisanale.

(1) Entre 110 et 137 ; il y a une indétermination sur 27 épouses tous rangs confondus dans les questionnaires.

Tableau n°2 : La profession des propriétaires hommes des barques de transport de service.

Embarcation

Activite	Gbanke- gni	Salan	Flimbo- tine	Booti	Bamban- nyi	Total
Transport seul	3	18	1	0	1	23
Transp. + agriculture	0	3	2	2	1	8
Transp. + artisanat	0	1	0	0	0	1
Transp. + commerce	0	1	0	0	0	1
Transp. + services	0	1	0	0	0	1
Agric + transp.annexe	0	1	0	1	0	2
Commerce + transp.ann.	0	2	0	0	0	2
Serv + transp.annexe	0	1	0	0	0	1
Admin + transp.annexe	0	2	0	1	0	3
Autre (bûcherons)+trans	0	4	0	0	17	21
TOTAL	3	34	3	4	19	64

Concernant la profession des mères des propriétaires hommes, hormis les 16 réponses indéterminées, le recensement fait apparaître 45 ménagères, 2 fumeuses de poisson et 1 employée d'administration.

L'étude des CSP des pères des propriétaires révèle qu'aucun propriétaire de pirogue de transport n'aurait pris la succession de son père. Certes, il y a 17 réponses indéterminées mais les autres réponses indiquent que les pères de 38 propriétaires hommes étaient cultivateurs, 5 pêcheurs, 2 transporteurs (terrestres), 1 artisan et 1 fonctionnaire.

Les pères de deux des femmes ont été déclarés cultivateurs et leur mère ménagère. Pas de réponse pour la troisième.

Les 67 propriétaires d'embarcation de transport en service emploient 167 membres d'équipage. Le plus jeune des marins avait 12 ans à la date du recensement et le plus âgé 55 ans. Moyenne d'âge de 29,03 ans avec un écart type de 9,3 ans.

Les activités de seulement 62 (37,13 %) des marins constituant

les équipages des barques de transport ont été relevées par les enquêteurs de la Direction des Pêches. Parmi ces marins, 25 ont déclaré travailler exclusivement dans le transport piroguier et 4 ont déclaré avoir une activité annexe d'artisanat de service en plus de leur profession de marin.

Les 33 autres définissent leur activité de marin dans le transport piroguier comme une activité annexe : 28 se déclarent en premier lieu agriculteurs, 2 artisans et 3 commerçants.

III L'IMPOSITION DES ACTIVITES DE TRANSPORT.

Le système de taxation appliqué par la Marine Marchande aux pirogues a été présenté en détail dans le fascicule I consacré à la pêche artisanale. Seules les taxes de sécurité maritime diffèrent.

Aux taxes précédemment décrites s'ajoutent, pour certains transporteurs de bois, les droits de coupe recouvrés par les Eaux et Forêts. Il est vrai que ces taxes ne s'appliquent pas aux propriétaires d'embarcation en raison de leur activité de transport mais parce qu'ils sont également exploitants forestiers ; le bois qu'ils transportent est débité par des tâcherons avec lesquels ils ont contracté pour assurer leur approvisionnement.

En continuant à suivre la règle controversable, préconisée par les responsables du recensement, à savoir interpréter l'absence de réponse concernant les taxes non pas comme une indétermination sur les réponses mais comme un non acquittement des taxes, il apparaît qu'à Conakry, seuls 18 des 23 transporteurs de Dixinn-Port III payaient des droits de coupe à l'époque du recensement. Cela signifierait qu'à l'inverse de Dixinn-Port III, aucun des 17 transporteurs de bois de Sonfonia et des 4 autres transporteurs de bois de la Préfecture de Conakry III ne serait impliqué directement dans l'exploitation forestière.

Selon le recensement, les 17 transporteurs de Sonfonia seraient exonérés de tous droits et taxes. Cette information est-elle conforme à la réalité ou résulte-t-elle des "omissions" affectant la fiabilité des opérations de recensement ?

D'une manière générale les permis de conduire et les cartes professionnelles maritimes ne semblent pas être délivrés aux propriétai-

res de pirogue de transport. Seuls 8 propriétaires à Boussoura et 3 à Dixinn-Port III seraient titulaires du permis de conduire. Quant aux cartes professionnelles, les effectifs sont respectivement de 6 et de 3 à Boussoura et à Dixinn-Port III.

Toujours dans ces deux ports, le permis de navigation est délivré à la majorité des propriétaires d'embarcation en service : 8 sur 10 à Boussoura et 21 sur 23 à Dixinn-Port III.

Dans la Préfecture de Conakry I les 2 titulaires d'un permis de navigation ont déclaré l'avoir obtenu en acquittant moins de 1.000 FG alors que la taxe officielle est de 2.500 FG.

Dans la Préfecture de Conakry III, aucun des transporteurs de Yimbaya et de Bonfi ne serait titulaire d'un permis de navigation.

L'Arrêté n° 3470 du 15 avril 1987 du Ministère de l'Economie et des Finances fixe les taxes de visite de sécurité maritime annuelle pour des embarcations de transport de passagers et de produits de la manière suivante :

a) de 3 à 5 tonneaux de jauge brute	: 8.000 FG
b) de 5 à 7 tonneaux de jauge brute	: 9.000 FG
c) de 7 à 12 tonneaux de jauge brute	: 10.000 FG
d) de 12 à 13 tonneaux de jauge brute	: 11.000 FG
e) de 13 tonneaux de jauge brute et plus	: 12.000 FG

34 des 67 propriétaires d'embarcation en service n'ont pas déclaré avoir acquitté cette taxe.

Quant aux autres, ils sont encore concentrés à Dixinn-Port III (18 : 12.000 FG et 3 : 10.000 FG) et à Boussoura (2 : 12.000 FG , 5 : 10.000 FG et 1 : 8.000 FG).

Dans la Préfecture de Conakry I, les deux propriétaires concernés par cette taxe de sécurité auraient payé en 1987, l'un moins de 3.000 FG et l'autre entre 3.000 et 5.000 FG.

Dans la Préfecture de Conakry III, hors Boussoura, les transpor-

teurs n'avaient, à en croire les questionnaires, pas acquitté de taxe de sécurité maritime en 1987.

Une fois encore insistons sur la valeur toute relative des commentaires formulés à propos du système de taxation.

Rappelons que le laps de temps écoulé entre la publication des Arrêtés Ministériels n° 3470 et 3471 d'avril 1987 fixant les nouveaux barèmes des droits et taxes, et les opérations de recensement était probablement trop court pour que ces nouveaux barèmes fussent pleinement appliqués.

D'autre part, nous avons déjà eu l'occasion de souligner que les enquêtés, mais aussi les enquêteurs eux-mêmes, ne maîtrisaient pas correctement les principes de l'imposition et, qu'en conséquence, les réponses doivent receler de multiples confusions ou approximations.

CONCLUSION

Cette note sur les activités de transport maritime et de petite échelle vient compléter la présentation des résultats du recensement du parc piroguier de Conakry effectué en 1987.

Comme le premier rapport elle n'apporte qu'une connaissance, superficielle, approximative et controversable sur les populations enquêtées. Elle justifie par là même les recherches sociologiques et économiques qui vont être entreprises par le Centre de Recherche Halieutique de Boussoura.

Avec 67 pirogues en service, le transport par voie maritime semble peu développé à Conakry alors que la ville s'étend sur une longue presque île caractérisée par des problèmes de circulation routière chaque jour croissants. Cet état de sous-développement du transport en pirogue révèle-t-il son inadaptation aux besoins du marché ? Serait-il en partie dû à une impraticabilité relative du littoral, au manque d'infrastructures dans les débarcadères, à l'enclavement des débarcadères par rapports aux axes routiers principaux ?