REPUBLIQUE DE GUINEE
MINISTERE DE L'AGRICULTURE ET DES RESSOURCES ANIMALES
SECRETARIAT D'ETAT A LA PECHE
CENTRE DE RECHERCHE HALIEUTIQUE DE BOUSSOURA

L'AVENIR DES CHARPENTIERS DE MARINE EN GUINEE N'EST PAS INEXORABLEMENT BOUCHE:

LE DEVELOPPEMENT DE LA PECHE ARTISANALE DEPEND AUSSI D'EUX!

Benoît LOOTVOET
(Economiste de l'ORSTOM)

Maria José da VEIGA COUTINHO
(Sociologue)

DOCUMENT SCIENTIFIQUE
- N°13 - JUIN 1990

L'AVENIR DES ARTISANS CHARPENTIERS DE MARINE EN GUINEE N'EST PAS INEXORABLEMENT BOUCHE: LE DEVELOPPEMENT DE LA PECHE ARTISANALE DEPEND AUSSI D'EUX !

Benoît LOOTVOET(1), Maria José da VEIGA COUTINHO(2)

(1) Economiste ORSTOM, Centre de Recherche Halieutique de Boussoura, Conakry, Guinée.
(2) Sociologue, C.R.H.B., Conakry, Guinée.
N.B.: cette étude n'aurait pas pu être menée à bien sans le remarquable travail de Amadou Djouldé BAH, enquêteur-interprète au C.R.H.B.

RESUME

La pêche maritime artisanale en Guinée est l'objet d'une grande attention de la part du gouvernement et des bailleurs de fonds internationaux depuis le changement de régime en 1984. Toutefois, dans nombreux projets de développement, la construction des embarcations fait figure de chaînon manquant. Sans doute, le désintérêt ou l'intérêt distant pour la charpenterie de marine doivent-ils être interprétés de façon positive: en dépit du manque de matériaux et fournitures les embarcations fabriquées en Guinée sont fiables et adaptées à la demande; le sous-secteur construction navale artisanale ne pose pas de problèmes majeurs. L'article qui suit livre une première analyse, centrée sur Conakry, de l'organisation sociale de la profession et une évaluation de sa contribution à l'économie guinéenne. En partie structurée autour d'un axe Conakry-Freetown, la production de la charpenterie de marine, dont les composantes consommations intermédiaires et valeur ajoutée sont décrites, n'échappera pas aux artisans indépendants: il est difficile de remettre en cause leur savoir-faire, leur capacité d'évolution et l'efficacité de leur système de formation.

MOTS-CLES: Pêche maritime artisanale - Charpenterie de marine artisanale - Conakry - Migration - Production - Projets de développement.

ABSTRACT

The futur of artisanal marine craft builders in Guinea is not inexorably blocked: the development of artisanal fishing also depends on them !

Since the 1984 change in regime in Guinea, artisanal maritime fishing has merited wide attention on the part of the Government and international funding agencies. Nonetheless, craft building has often been missing in the overall development linkage of artisanal fishing projects. The lack of, or at best, distant interest in artisanal craft building technics used in Guinea may be interpreted to mean that despite the low grade of raw materials and furnishings these crafts are reliable and adapted to the local demand, which in turn, infers that the artisanal craft building sub-sector is not hampered with major problems. The following article is an introductory analysis made from observations in and around Conakry. It looks at the social organisation of the artisanal boat building profession and evaluates its contribution to the guinean economy. The artisanal marine carpentry profession is structured along the Conakry-Freetown axis, wherein intermediate consumption and value added are described. The analysis suggests that independant artisans will continue to be an important social and economic force within the sub-sector due to their acquired know-how, their capacity to adapt and because of their efficient apprenticeship training system.

KEY WORDS: Artisanal maritime fishing - Artisanal craft building - Conakry - Migration - Production - Development projects.

INTRODUCTION

Mille huit cent quatre-vingt une embarcations de pêche artisanale ont été recensées au début de l'année 1989 sur l'ensemble du littoral guinéen (G. DOMALAIN, L. MALAIS et C. SALLES, 1989). Il convient cependant de différencier les pirogues car, évidemment, le type d'engins de capture et le nombre de pêcheurs embarqués, la pêche pratiquée varient selon la taille et les caractéristiques techniques de ces pirogues.

Les pirogues monoxyles, taillées dans une seule pièce de bois - un tronc de fromager, de baobab, de samba, ou même de gros manguier - sont presque exclusivement représentées par les "gbankegnis". Elles ne sont pas motorisables, constituent 37,3% du parc piroguier maritime mais n'embarquent que 17,7% des pêcheurs.

Les "yolis" pourvues d'un éperon à leurs deux extrémités sont en fait, selon leur taille, des pirogues sénégalaises ou des modèles réduits de ces dernières: un bordé est monté sans membrures sur un fond monoxyle. Marginales: 2,7% de l'effectif total des embarcations, elles sont utilisées par 2,3% des marins pêcheurs.

Les "salans" et les "flimbotes" ou "flimbotines" appartiennent toutes deux à la catégorie des pirogues dites à membrures: les bordages sont cloués sur des membrures perpendiculaires à la quille. Caractérisées par un arrière droit sur lequel un moteur hors-bord est éventuellement fixé, les salans composent 52,8% du parc piroguier et ne concernent que 50,3% des pêcheurs. Bien que les longues et élégantes flimbotes, reconnaissables à leurs deux étraves, leur proue et leur poupe parfaitement symétriques, soient peu nombreuses: 6,7% des pirogues, elles embarquent à elles seules 29,6% de l'effectif total des équipages (1).

En analysant la distribution spatiale et la structure du parc piroguier, il apparaît que la capitale est véritablement le principal pôle d'activité de pêche artisanale en Guinée. Globalement, 36,1% seulement des pirogues recensées sur la côte sont immatriculées dans l'un des débarcadères de Conakry. Néanmoins, la décomposition de ce pourcentage révèle que Conakry n'accueille que 19,3% des frêles et peu productives gbankegnis mais, en revanche, 43,9% des salans et 61,6% des flimbotines en service sur la bordure maritime de la Guinée, ... ce qui peut se traduire également par 44,4% des pêcheurs recensés en Guinée, par, probablement, plus de 50% du poisson de mer débarqué sur le territoire par la pêche artisanale maritime et par plus de 50% de la production du sous-secteur charpenterie de marine artisanale. Du fait qu'une multitude de débarcadères sont enchâssés sur le pourtour urbanisé de la capitale (B. LOOTVOET, 1989), la construction navale à Conakry est donc, comme le commerce, la transformation du poisson et la pêche, un artisanat dont les acteurs mettent en oeuvre des stratégies individuelles ou collectives

(1) Se référer à C. SALLES, 1989, pour avoir de plus amples précisions sur les matériels utilisés en Guinée par les artisans pêcheurs.

(insertion dans l'espace social et économique, évolution des modes de vie...) ou gèrent des contraintes (saturation foncière induite par la densification du bâti, développement des infrastructures,...) proprement urbaines.

Les données quantitatives présentées dans cet article: effectifs, prix, coûts..., se rapportent au mois de décembre 1989. Toutefois, notre étude de la construction navale artisanale a nécessité des enquêtes à passages répétés pendant toute une année (Juillet 1989-Juin 1990).

Les cinquante et une unités de réparation et de construction maritime identifiées à Conakry-ville (2) étaient, à la date du recensement, réparties sur ou à proximité de quatorze des vingt-trois débarcadères urbains. Trente sept unités étaient spécialisées dans la construction-réparation de pirogues à membrures, treize dans la construction de pirogues monoxyles et la réparation de pirogues à membrures (3), une dans la construction de yolis. Vingt-quatre unités appartenant à la première catégorie ont été suivies régulièrement pendant toute la période: elles constituent donc l'échantillon auquel se référeront les commentaires qui suivent.

L'AXE CONAKRY-FREETOWN

Les unités de charpenterie enquêtées représentent une main-d'oeuvre globale de 135 personnes décomposable en vingt-quatre patrons, onze "associés" (4) et cent apprentis.

Un lieu commun chez les pêcheurs eux-mêmes, est d'affirmer que la construction navale artisanale est un quasi-monopole léonais. L'échantillon, lui, donne les effectifs suivants: quatorze patrons, neuf associés et quarante-neuf apprentis sont léonais; les autres étant guinéens. Néanmoins, une analyse détaillée de l'origine des enquêtés rend vaine toute tentative de classification rigide des groupes nationaux et incite à prendre en compte la tradition de mobilité et

(2) Huit autres unités ont été recensées sur les îles de Loos qui font partie de la préfecture de Conakry I.
(3) Notons que la production de monoxyles n'est pas l'oeuvre d'artisans professionnels spécialisés dans la charpenterie de marine. Ce sont des pêcheurs qui construisent plus ou moins occasionnellement ces barques, pour eux-mêmes ou pour des amis. Les treize constructeurs de monoxyles qui apparaissent dans le recensement ont été inclus seulement parce que leur activité de construction semblait plus régulière que celle des autres pêcheurs initiés à la fabrication de ce type d'embarcation.
(4) L'association ne correspond généralement pas à un partage égalitaire des prérogatives, des tâches et des gains entre prétendus associés. Hormis deux constructeurs guinéens - l'un en pré-retraite qui n'accepte plus que des commandes "intéressantes" et s'associe pour la circonstance à un autre constructeur et son équipe, l'autre qui est un élément d'un tandem travaillant sans apprenti -, les associés répertoriés, tous Sierra Léonais, sont des protégés du patron.
Le patron de l'unité de production est unique et applique l'épithète d'associé à un parent ou ami fraîchement libéré par un maître, qui n'a pas encore les moyens de s'installer à son compte, et auquel il accorde une structure d'accueil et de travail provisoire en attendant qu'il puisse être autonome. Bien que différencié des apprentis en raison de sa qualification officiellement sanctionnée par l'ancien maître, l'associé n'en demeure pas moins dans un étroit rapport de dépendance vis-à-vis du patron.

d'échanges à l'intérieur de la zone côtière de la Sierra Leone et de la Guinée. Les vingt-trois patrons et associés léonais sont effectivement nés sur le territoire de Sierra Leone, mais seulement treize ont une ascendance paternelle et maternelle léonaise. Les dix autres ont soit tous leurs ascendants guinéens (quatre cas), soit une branche - paternelle ou maternelle - de leur généalogie qui est guinéenne (six cas). De plus, un brassage d'influences, une manière de "confusion ethnique" apparaîssent à l'étude des revendications d'appartenance ethnique (5): onze patrons et associés - soit pratiquement le tiers de l'effectif enquêté - ont déclaré une ethnie différente de celle de leur lignage paternel.

Pour les apprentis la bipolarisation ethnique semble encore plus marquée que celle des responsables des unités de construction: soixante-cinq Soussous (dont quatorze Soussous léonais) et trente-cinq Témnés.

Conakry constitue une étape, sinon l'aboutissement de l'itinéraire migratoire des charpentiers de marine. Aucun des patrons ou des associés n'est né à Conakry-ville. Excepté un Peulh du Fouta Djallon, les enquêtés nés en Guinée proviennent de trois préfectures limitrophes à Conakry. Tous les natifs de Sierra Leone ont vu le jour dans la proche périphérie de Freetown et singulièrement à Loungué (douze cas). Comme il n'y a pas d'étape intermédiaire, les migrations entre la Sierra Leone et la Guinée, se résument à des migrations de capitale à capitale. Les échanges entre les deux villes existent depuis que celles-ci ont été édifiées (6); ils ont perduré, de façon plus ou moins intense et clandestine selon les époques, au cours de la Première République, mais rien ne permet d'affirmer qu'ils aient cru de façon exponentielle depuis l'avènement de la Seconde République qui a correspondu à une libéralisation politique et économique du pays.

Pour le secteur d'activité qui nous concerne ici, 1984 ne semble pas être une date marquante si l'on se réfère à

(5) La répartition ethnique des patrons et associés enquêtés est la suivante:

	Soussou (G)	Soussou (S.L)	Baga (G)	Peulh (G)	Mandényi (G.ou S.L)	Témné (S.L)
Ethnie déclarée	-2(S.SL) -1(T.SL) 11 +3(B.G)	+2(S.G) +3(B.G) 6 +1(M.SL)	-3(S.G) 0 -3(S.SL)	1	-1(S.SL) 2 -1(T.SL)	+1(S.G) 15 +1(M.SL)
Ethnie du lignage paternel	11	0	6	1	4	13

Pour chaque groupe ethnique sont mentionnés en "-" les pertes et en "+" les gains d'effectifs par rapport à la répartition ethnique des ascendants paternels.

(6) Sur les dynamiques de peuplement léonais en Guinée, voir O. GOERG, 1985, 1987 et 1988.

l'ancienneté moyenne à Conakry des seuls patrons: 10,8 années (7). Il faut tout de même remarquer que neuf (dont sept Léonais) des vingt-quatre patrons de l'échantillon se sont installés à Conakry depuis le changement de régime. Les neuf Léonais, parmi les onze constructeurs qui ont un statut d'associé sont, quant à eux, tous arrivés après 1984. Le statut d'associé étant par nature transitoire puisqu'il correspond à la phase de préparation de l'installation après la "libération" accordée par le maître à l'issue de l'apprentissage, il est logique de trouver une très large majorité d'associés dont l'ancienneté à Conakry est faible. Il est néanmoins difficile d'en induire que ce séjour à Conakry sera, à brève ou moyenne échéance, prolongé par une installation comme constructeur indépendant dans la capitale guinéenne, même si l'ensemble des charpentiers léonais s'accordent à considérer que le marasme persistant de l'économie de leur pays et, a contrario, les signes manifestes d'un nouveau dynamisme, très relatif mais réel, de la pêche artisanale et de l'économie guinéennes incitent à se fixer durablement à Conakry.

Les constructeurs de pirogues de Conakry ont 37,3 ans en moyenne (σ = 13,0 ans) et s'installent très tôt à leur compte, à 24,6 ans en moyenne (σ = 5,6 ans). Cela précisé, la corrélation est plus nette entre ancienneté à Conakry et ancienneté comme patron qu'entre ancienneté à Conakry et âge des enquêtés mais elle est tout de même faible, ce qui signifie que l'insertion à Conakry correspond à des moments des parcours professionnels qui peuvent différer selon les artisans. Pour cinq enquêtés la date d'arrivée à Conakry correspond à la date de création de leur première unité de production, mais les autres ont soit connu des périodes de latence plus ou moins longues avant de s'installer alors qu'ils étaient déjà à Conakry, soit, à l'inverse, déjà exercé ailleurs comme charpentiers indépendants.

Ces disparités ne s'interprètent pourtant pas en termes d'itinéraire migratoire singulier, de stratégie professionnelle individuelle. La formation puis les possibilités matérielles et les lieux d'exercice de la profession sont fortement déterminés par la structure et le fonctionnement du réseau de parenté et d'alliance. Ainsi, quatre maîtres (dont trois Guinéens), alliés à des degrés divers et installés en Sierra Leone, ont-ils formé sept des patrons de l'échantillon, eux-mêmes parents ou alliés, et huit des neuf associés arrivés à Conakry parce que, précisement, les sept patrons précédents s'y trouvaient déjà. Il existe bel et bien des filières d'insertion à Conakry limitées en nombre et très homogènes socialement.

Les enquêtés entrés fort jeunes en apprentissage (âge moyen 12,1 ans, (σ = 5,0 ans) pour une durée d'une dizaine d'années (moyenne: 10,3 ans, σ = 5,3 ans) reproduisent le système de formation qu'ils ont connu. Leurs propres apprentis sont recrutés dans le cadre de la famille restreinte ou élargie et soumis au même modèle d'acquisition des savoirs et compétences, mais aussi au même principe d'exploitation de la

(7) L'écart type, il est vrai, est de 9,3 ans.

force de travail (8). Alors que l'acquisition d'une technicité performante peut être rapide (9), les apprentis sont certes entretenus par leurs maîtres mais ils ne sont pas rémunérés en numéraire. Après parfois douze ou quinze ans de prétendu apprentissage - en réalité de travail qualifié pour le compte d'un maître qui tarde souvent à les affranchir -, les apprentis peuvent rarement accumuler le pécule nécessaire à leur installation, d'où l'orientation provisoire vers des formules d'association avec des compagnons ou des parents de la même classe d'âge mais qui, libérés plus tôt, ont déjà pu se mettre à leur compte. Toutefois, se mettre à son compte ne signifie pas faire ses comptes.

CHARPENTER UN COMPTE DE PRODUCTION

Les charpentiers de marine n'ont, pas davantage que leurs clients armateurs ou pêcheurs, une idée précise du prix de revient d'une barque de pêche. Afin de comprendre cet état de fait et d'évaluer les coûts de construction, partant, la contribution de l'ensemble du sous-secteur à la production nationale, il est utile de décrire les différentes étapes de la négociation entre clients et artisans, de faire mention des diverses pratiques occultes (10) auxquelles elles donnent lieu.

Puisque, premièrement, avec la mise en oeuvre des nombreux projets de développement de la pêche artisanale guinéenne (B. LOOTVOET, 1989), la distribution croissante de moteurs et d'engins de capture, la prépondérance, traduite en termes de production et d'emplois, des pirogues à membrures sur les pirogues monoxyles s'affirme et continuera à s'affirmer de plus en plus et que, deuxièmement, la construction des monoxyles n'est pas prise en charge par des "professionnels", il importe surtout de s'attarder sur la fabrication des pirogues à membrures.

La consultation d'un marabout par les armateurs ou les pêcheurs ne semble plus être un préalable aux négociations avec les charpentiers de marine. Cependant, cette pratique n'est pas complètement tombée en désuétude et nombre de pêcheurs ou d'armateurs s'inquiètent de savoir auprès d'un marabout si les augures leur sont favorables et cherchent à connaître la date idéale pour débuter la construction de leur nouvelle embarcation. Le nombre et le coût des consultations varient selon les moyens et le désir de chacun de maximiser ses chances

---

(8) Cela est caractéristique de l'ensemble des artisanats traditionnels et informels africains; on peut se référer notamment à A. MORICE, 1987.

(9) Nous avons vu des enfants de moins de douze ans assembler des bordages sur les membrures de salans en l'absence du maître ou des premiers apprentis. Par ailleurs, les patrons reconnaissent volontiers que la maîtrise du métier n'est déterminée ni par l'âge des apprentis ni par l'ancienneté de leur apprentissage mais par "leur talent et leurs dispositions naturelles".

(10) Une étude anthropologique ultérieure mettra en lumière la multiplicité des rituels encore pratiqués aujourd'hui par certains pêcheurs avant, pendant et après la mise à l'eau de leurs nouvelles embarcations: sacrifices, protection de la pirogue par un membre de l'une des "sociétes secrètes", etc....

de réussite. Toutefois, dans la majorité des cas, la consultation est unique et elle est payée au moyen d'un plat de riz, d'un poulet ou de 1.000 ou 1.500 FG (11) .

Le nombre important d'unités de production laisse à penser que le marché de la construction navale artisanale de Conakry est fortement concurrentiel. Cela est à nuancer. Rares sont les pêcheurs qui font établir des devis ou négocient parallèlement avec plusieurs charpentiers avant de choisir celui qui offrirait le meilleur rapport qualité-prix. En fait, les pêcheurs s'adressent à un "parent" ou à un constructeur dont ils ont pu apprécier la qualité du travail réalisé antérieurement pour le compte d'un pêcheur du débarcadère ou d'un débarcadère voisin.

La première rencontre entre le client et le charpentier de marine n'est jamais l'occasion de discuter prix ou caractéristiques techniques de l'embarcation; elle a uniquement pour objet de formaliser au moyen d'une "remise de kola" la volonté de s'entendre des deux parties. Si, parfois, quelques noix de kola sont réellement offertes par le client au constructeur, il faut constater que le fruit a généralement l'aspect de billets de banque. Les montants, de 2.000 FG en moyenne, peuvent atteindre 15.000 FG pour les constructeurs renommés qui sont en mesure d'imposer le "prix de la kola". Ce prix inclut le coût éventuel du déplacement qui devra être effectué entre le domicile du constructeur et le futur lieu de construction, lors de la seconde rencontre, au cours de laquelle seront spécifiés les termes du contrat.

A priori le client s'en remet au constructeur pour déterminer les cotes de l'embarcation. Il est seulement amené à préciser le type de barque qu'il désire: salan ou flimbote, la puissance du moteur qu'il utilisera et/ou le type d'engin de pêche. Ces données générales suffisent au charpentier qui applique ensuite ses propres normes. Ainsi tel artisan de Bonfi, sur la corniche sud de Conakry, déclare que pour une "salan légotine" la longueur sera de 13 à 14 mètres et la largeur de 1,70 mètre et pour une "salan-gboya" (12) la longueur sera de 9 à 10 mètres et la largeur de 1,20 mètre. Tel autre de Boulbinet, à la pointe de la presqu'île, donne, pour une "salan-gboya" qui sera propulsée par un moteur de 15 cv, les mesures suivantes: longueur 12,5 mètres et largeur 1,35 mètre. Pour une salan à voile la longueur sera de 8,25 mètres et la largeur de 0,92 mètre. La précision de ces chiffres ne doit pas faire illusion, les constructeurs ont une maîtrise de leur art qui leur permet de reproduire quasiment à l'identique certains types d'embarcations mais le mètre ou le décamètre sont des instruments peu utilisés contrairement à la mesure "kankeya", très approximative et fluctuante car fonction de la taille de chacun. "Kankeya tagi": du sternum jusqu'à

(11) En décembre 1989, le taux de change en banque était d'environ 105 FG pour 1 FF.

(12) Légotine et gboya sont les filets que le client envisage d'utiliser prioritairement. Le filet légotine est un filet maillant calé (maille étirée de 120 ou 140 mm) servant à capturer de gros poissons: capitaines, barracudas, requins, machoirons.... Le filet gboya est un filet maillant encerclant (maille étirée de 60 mm et plus rarement de 80 mm) utilisé pour une pêche mixte: ethmaloses et poissons démersaux de petite taille tels que les bossus.

l'extrémité des doigts, bras étiré; "kankeya keren", de l'extrémité d'une main à l'autre, les deux bras étirés; "kankeya souli" égale cinq fois "kankeya keren", etc...

D'une manière générale l'artisanat de charpenterie de marine ne nécessite pas la constitution d'un capital fixe important. Pas d'atelier: les embarcations sont construites sur les débarcadères ou dans des cours d'habitation proches de la mer. Pas de machinerie: l'outillage est composé de quelques outils à main dont la majorité est fabriquée par des forgerons traditionnels. La boîte à outils standard, dont la valeur varie entre 50.000 et 75.000 FG, comprend une ou deux haches, deux ou trois herminettes de tailles différentes, un rabot, une à trois scies égoïnes, un ciseau à bois et un maillet, un marteau, un pied-de-biche et une tenaille, un fer à calfatage, une pierre à aiguiser. Parfois, un vilebrequin, quelques serre-joints, une équerre, un mètre viennent compléter l'inventaire précédent.

Une fois définies les caractéristiques principales du bateau, le "contrat" entre le constructeur et le client est presque toujours conclu selon un même principe. Au fur et à mesure de l'avancement du chantier ou de ses disponibilités financières, l'armateur prend en charge le coût des matériaux et des fournitures ainsi que leurs frais de transport, les coûts annexes (cérémonies...) et la nourriture des travailleurs: 2.000 FG par jour, en moyenne, pour une équipe de 3 à 5 personnes. Le constructeur ne reçoit donc, en versements fractionnés, que la rémunération de la main-d'oeuvre. Le forfait main-d'oeuvre est fonction de divers paramètres: le degré de parenté ou d'alliance entre le constructeur et le client, l'état du carnet de commandes du constructeur et la réputation de ce dernier, la taille de l'embarcation... Il varie entre 50.000 FG pour une salan de dimensions modestes à 200.000 FG pour les flimbotes de 20 ou 22 mètres.

L'approvisionnement en bois mi-dur (framiré essentiellement) utilisé pour les bordages, les ceintures, les bancs, le plat-bord et le roof, s'effectue à Conakry auprès des revendeurs de bois d'oeuvre .

Les bois durs (acajou, iroko, lingué, palétuvier, azobé, néré, afambeu, palissandre...) employés pour la confection des pièces maîtresses de l'embarcation (quille, étrave, console, étambot, tableau arrière, renforts d'angle...) peuvent parfois être trouvés à Conakry , mais l'acquisition des membrures nécessite toujours un déplacement en camion ou en pirogue hors de Conakry. Le client, le constructeur et un ou deux apprentis se rendent dans les régions de Forécariah, Coyah, Dubréka, Koba et plus exceptionnellement en Sierra Leone ou sur les île de Loos, afin de choisir sur pied des arbres présentant des branches dont la grosseur et la courbure naturelle paraîssent adaptées à la découpe des membrures. Outre les frais de déplacement, de 25.000 à 150.000 FG selon le moyen de transport utilisé, la distance parcourue, la quantité de bois rapportée, le client doit payer d'autres frais, modulables en fonction des "arrangements" sur place: un droit de coupe de 5.000 à 15.000 FG aux agents des Eaux et Forêts, une indemnisation de 3.000 à 10.000 FG aux villageois détenteurs du droit

d'usage sur le sol où sont enlevés les bois. De plus, le client doit rémunérer d'éventuels manoeuvres qui aident le charpentier et ses apprentis à débiter les arbres (5.000 à 30.000 FG) et nourrir l'ensemble des travailleurs pendant toute la durée du déplacement (5.000 à 20.000 FG). La nourriture préparée est toujours abondante afin de laisser des excédents aux hôtes villageois.

Le bois est acheminé sur le lieu de construction, c'est-à-dire, dans la majorité des cas, sur une portion exiguë d'un débarcadère accordée par le "chef de port" (nommé par la Direction Préfectorale des Pêches) après qu'il eut reçu du client une "kola" de 500 ou 1.000 FG.

La première phase de la construction consiste à fixer au sol la quille (un très long chevron d'une dizaine de centimètres de côté) aux extrémités de laquelle sont posées les deux étraves, pour les flimbotes, ou l'étrave avant et le tableau arrière pour les salans. Ensuite, les membrures sont placées en commençant par le centre de la quille. Les branches torses ramenées de brousse sont écorcées et taillées avec une hache jusqu'à obtenir la courbure idoine. La symétrie des deux membres formant une membrure est assurée par la découpe dans la largeur d'une même pièce de bois. Les deux éléments de la membrure sont rendus solidaires par la varangue clouée sur la quille. Généralement les charpentiers fixent les trois membrures centrales puis clouent la rangée de planches du haut du bordé sur les étraves et/ou le tableau arrière et sur ces trois membrures. Ils obtiennent ainsi la forme générale de l'embarcation et peuvent ajuster les autres membrures, des plus évasées au centre, jusqu'aux moins courbes aux extrémités effilées. Il faut souligner ici la dextérité des constructeurs. Rares sont ceux qui, même pour les trois membrures centrales, utilisent des gabarits, c'est-à-dire des modèles en contreplaqué auxquels la découpe doit se conformer. Celle-ci s'effectue à l'oeil. Un constructeur enquêté - il est vrai, reconnu par ses pairs comme étant un excellent professionnel - est capable de monter sept à huit membrures sans utiliser d'instrument de mesure, de formes, ou la technique de la pose de la dernière rangée de bordages.

La mise en place des trois premières membrures est l'occasion d'un "sacrifice" souvent onéreux (pas moins de 10.000 FG) pour le client, même lorsqu'il se déroule sur quelques dizaines de minutes seulement. Un marabout se déplace; un mètre de tissu blanc est divisé en deux parties dont l'une est accrochée à l'avant et l'autre à l'arrière de l'embarcation; un poulet blanc - ultérieurement consommé par le charpentier et son équipe -, quelques noix de kola, une calebasse de "pain blanc" - farine de riz délayée dans de l'eau sucrée - sont disposés au centre de la quille; un riz-sauce est partagé par tous ceux qui sont directement ou indirectement impliqués dans la construction de la barque, par leur famille, par d'autres pêcheurs du débarcadère, voire par des passants qui ont la chance de se trouver sur les lieux au bon moment. Ces agapes promptement expédiées, le charpentier se remet au travail et exige, pour une petite ou une moyenne embarcation, 1.000 FG pour la pose de chacune des trois membrures centrales.

Certains ont augmenté le nombre des membrures jusqu'à six et, pour les plus grandes embarcations, le forfait pour la pose des premières membrures peut atteindre 15.000 FG.

Comme pour l'ensemble des matériaux de construction, il arrive que le bois (planches constituant les bordages, les bancs,...) acquis à Conakry soit livré et payé en une seule fois. Il en est ainsi lorsque l'armateur est aisé ou a constitué une épargne sur une longue période. Cependant, le cas de figure le plus fréquent est celui d'un approvisionnement partiel et sporadique du constructeur en fonction des rentrées d'argent du client. Le temps de construction peut alors s'étaler sur de nombreuses semaines. En revanche, si toutes les matières premières et fournitures sont disponibles au commencement, un charpentier et trois ou quatre apprentis construisent une salan d'une douzaine de mètres en un peu plus d'une semaine et une flimbote d'une vingtaine de mètres en quinze jours.

Pour l'embarcation du premier type l'armateur dépensera environ 200.000 FG auprès des vendeurs de bois de Conakry. Pour celle du second type, la dépense pourra atteindre 450.000 FG. A cela s'ajoutera le coût de transport jusqu'au débarcadère: de 7.500 à 30.000 FG selon le nombre de voyages. 35.000 et 65.000 FG de clous et pointes diverses sont nécessaires, respectivement pour la première et la seconde embarcation.

Un calfatage minutieux assure l'étanchéité de l'assemblage des bordages. L'étoupe est généralement obtenue à partir d'une dizaine de sacs en jute d'une contenance de 50 ou 100 kg, habituellement utilisés pour le riz, et revendus à 250 FG l'unité sur les marchés de Conakry. Le mastic de qualité industrielle est fort onéreux (5.000 FG minimum pour un kg), aussi les constructeurs sont ils amenés à confectionner un succédané en mélangeant polystyrène, essence, sciure et parfois ciment ou, plus exceptionnellement, colle à bois et ciment. D'autres additifs, tels que la farine, ont été remarqués. Le mastic revient, suivant la qualité du produit d'une part, et celle de l'assemblage initial de la barque d'autre part, entre 7.500 et 30.000 FG.

Une fois l'opération de calfatage terminée, le client est contraint de donner une nouvelle "kola" au charpentier afin qu'il coupe dans l'alignement du plateau arrière le morceau de quille qu'il avait laissé dépasser (cas des salans), ou les deux bouts d'étraves excédentaires (cas des flimbotes). Le refus d'acquitter cette "kola", dont le montant (2.000 FG en moyenne) est discutable, aurait des conséquences fâcheuses. Par exemple, en brûlant le morceau de bois en question ou en le jetant à l'eau après l'avoir lesté, le charpentier aurait le pouvoir de programmer la destruction de l'embarcation par le feu ou par naufrage en pleine mer.

Le travail du charpentier de marine s'arrête le plus souvent au terme de l'opération de calfatage. En effet, l'armateur étend lui même le goudron sur le fond intérieur et extérieur de l'embarcation (coût: 5.000 à 30.000 FG suivant la

qualité du produit et la surface à enduire) et effectue, avec éventuellement le concours de peintres-calligraphes (5.000 FG de rémunération), la peinture du bordé. Le coût d'achat de la peinture varie de 20.000 à 90.000 FG suivant la qualité, le nombre de couches à passer, les dimensions du bordé.

Le coût moyen de fabrication d'une ancre chez les forgerons de Conakry est de 7.000 FG et le prix de la corde de 200 mètres qui la reliera au bateau est de 30.000 FG.

L'embarcation est ainsi prête pour sa mise à l'eau. Le concours de 20 à 50 personnes est alors requis pour pousser le bateau jusqu'à la mer. Même si la distance n'est pas longue, l'effort est très fractionné: les "pousseurs" s'arrêtent souvent et crient "bènki!" (13) pour signifier à l'armateur qu'ils ne poursuivront leur effort qu'après avoir reçu chacun quelques dizaines de francs. Outre cette dépense non négligeable, l'armateur devra assumer les frais (environ 20.000 FG) d'une ultime "cérémonie" au cours de laquelle seront encore partagés entre les multiples convives (parents et alliés de l'armateur, charpentiers) des plats de riz, du "pain-blanc", des noix de kola,... et sera encore distribuée au charpentier, à ses apprentis ainsi qu'au marabout de la "kola" sonnante et trébuchante .

La difficulté majeure, pour un pêcheur qui projette de fabriquer une pirogue monoxyle, est de trouver un arbre au tronc suffisamment haut et large. Il n'en reste pratiquement plus à Conakry et aux alentours. Ailleurs, vers Forécariah, Coyah, Dubréka ou Koba, ils se font également rares. L'arbre est acheté sur pied entre 15.000 et 30.000 FG, et débité en une seule journée par le pêcheur-constructeur, le pêcheur-client et quelques protégés ou membres de la famille de ce dernier. Lorsque l'arbre est abattu loin de Conakry et le fût ramené par camion sur un débarcadère de la capitale pour y être évidé (une journée de travail) le transport est onéreux: jusqu'à 100.000 FG. Cependant, le cas de figure le plus fréquent est celui d'une fabrication complète sur le lieu de coupe. L'embarcation terminée est alors remorquée jusqu'à Conakry par une barque de transport ou de pêche à voile ou motorisée (coût du service: 0 à 20.000 FG).

Le tableau n°1 détaille les emplois du compte de production pour la construction d'une salan de 12m , d'une flimbotine de 18m et d'une gbankegni. Les valeurs sont des moyennes calculées à partir des résultats des enquêtes.

Les recensements de 1989 (G. DOMALAIN, L. MALAIS et C. SALLES, 1989) indiquent l'âge des embarcations. Il est donc possible, en formulant certaines hypothèses (14) d'évaluer la

---

(13) L'emploi de l'expression dans ce contexte est de prime abord étonnant car elle est habituellement utilisée en mer par les marins Soussous pour signaler la proximité d'un haut fond sablonneux.

(14) Les trois plus fortes hypothèses sont les suivantes:

-1- le coût de construction d'une barque est, sur l'un quelconque des débarcadères du littoral, le même qu'à Conakry. En affinant les hypothèses et en faisant notamment varier les coûts de transport des matériaux les résultats globaux ne sont pas significativement différents;

-2- les enquetes inclinent à penser que la réparation représente 55% de la part de la production

production nationale de l'activité de construction navale artisanale pour l'exercice 1988-1989 (tableau n°2). Une production totale d'environ 340 millions FG, soit approximativement 300 millions FG pour les soixante-dix unités de construction-réparation de pirogues à membrures implantées en Guinée et les 350 personnes qu'elles emploient, correspond à un revenu brut moyen annuel de 900.000 FG par patron charpentier de marine.

---

totale de la charpenterie de marine. Par ailleurs, le même ratio VAj/CI a été retenu pour la réparation et la construction;

-3- Les chiffres relatifs aux barques de transport ont été extrapolés à partir du recensement de 1987 (B. LOOTVOET, 1988). Dans le tableau n°2, le coût d'une barque de transport n'est pas très significatif car c'est un coût moyen, tous types de barques confondus: petite ou grande salan de transport de personnes ou de marchandises, bambannyi spécialisée dans le transport du bois....

Tableau n°1: Emplois du compte de production pour la construction d'une salan, d'une flimbotine, d'une gbankegni.

	Salan de 12m	Flimbotine 18m	Gbankegni
CONSOMMATIONS INTERMEDIAIRES :			
* Matières et fournitures consommées :			
- bois (*)	200 000	450 000	22 500
- clouterie diverse	35 000	65 000	500
- étoupe (sacs jute ou cotonnade)	2 500	4 000	
- joints (mastic ou essence + polystyrène + sciure + ciment, etc...)	7 500	20 000	
- goudron et peinture	32 000	65 000	3 500
- corde	30 000	30 000	2 500
- ancre	7 000	7 000	
* Transports consommés			
- transport bois dans et hors Conakry	50 000	65 000	30 000
* Autres services consommés			
- marabout (consultations)	5 000	5 000	2 000
* Charges diverses			
- cérémonies	25 000	30 000	5 000
- "kolas" diverses (chef de port, mise à l'eau...)	3 000	3 000	
TOTAL CI	396 000	744 000	66 000
VALEUR AJOUTEE :			
- forfait constructeur	125 000	180 000	20 000
- "kola" constructeur	10 000	14 000	3 000
- nourriture des apprentis charpentiers	20 000	30 000	10 000
- "cadeaux" aux apprentis	3 000	3 000	
- rémunération manoeuvres en brousse	6 000	8 000	
- nourriture manoeuvres en brousse	10 000	10 000	
- rémunération peintre	4 000	5 000	
- droit de coupe Eaux et Forêts	10 000	15 000	5 000
TOTAL VAj	188 000	265 000	38 000
PRODUCTION	584 000	1009 000	104 000

(*) Y compris la "kola" aux villageois considérée comme prix du bois.

Tableau n°2: Evaluation de la PRODUCTION (milliers FG) de la construction navale artisanale en Guinée pour l'exercice 1988-1989.

	Salans < 7m	Salans 7-10m	Salans > 10m	Flimbotines	Yolis	Gbankegnis	Barques transport	Répara. toutes barques	Total général
CI 1 pirogue	158	257	396	744	396	66	570		
VAj 1 pirogue	75	122	188	265	188	38	226		
Production 1 pirog.	233	379	584	1 009	584	104	796		
Nombre de pirogues	* 63	* 98	* 48	* 32	* 12	* 164	* 25		
CI total		54 148		23 808	4 752	10 824	14 250	131 000	238 782
VAj totale		25 705		8 480	2 256	6 232	5 650	59 000	107 323
Production		79 853		32 288	7 008	17 056	19 900	190 000	346 105

CONCLUSION

Certes, les montants moyens des gains sont modestes mais il serait pour le moins hasardeux d'en inférer que les activités de construction navale artisanale sont des activités de subsistance condamnées à disparaître au fur et à mesure que les projets de développement de la pêche en Guinée, notamment les quatre grosses bases de pêche artisanale et le chantier de construction navale de l'ODEPAG (15) seront opérationnels. Au contraire, l'analyse du professeur PELISSIER concernant l'essor de la pêche le long des littoraux ouest-africains est valable sans nuance pour la construction navale: "*le plus encourageant, dans un tel "développement", est son caractère largement spontané et la manière dont il s'est greffé sur des équipements, des techniques et des pratiques sociales qui ne sont nullement figées, démontrant avec éclat, s'il en était besoin, que le secteur dit "traditionnel" n'a rien de "tradionnaliste"*" (P.PELISSIER, 1988). Les constructeurs ont toujours su modifier les dimensions et même les formes des embarcations en fonction de l'évolution des engins de capture et des types de pêche pratiquée. Leur technique est sûre et n'appelle pas d'améliorations fondamentales (16). N'en déplaise aux "puristes" des écoles professionnelles qui affirment qu'un bon bateau en bois est un bateau dont la construction ne nécessite aucun calfatage, les pêcheurs se satisfont pleinement des modèles d'embarcation que les artisans charpentiers de marine mettent à leur disposition. Les progrès à réaliser ne concernent pas la conception ni le savoir-faire mais les matériaux et matériels disponibles. L'utilisation de pointes et clous galvanisés, d'enduits, de mastic et de peintures de qualité résoudraient bien des problèmes de longévité des embarcations. Ainsi, la création d'un chantier naval tel que celui qui est implanté à l'heure actuelle à Conakry par l'ODEPAG est totalement injustifiée si l'objectif est de pallier une prétendue carence de compétence de l'artisanat "traditionnel".

Il semble parfois audacieux de préconiser des solutions élémentaires relevant du simple bon sens: la vocation du chantier devrait être d'approvisionner les artisans en matières premières et fournitures de qualité et de fonctionner comme prestataire de services en leur assurant une découpe fine, un dégauchissage parfait du bois correctement séché - ou même étuvé - dont ils ont besoin. Il est difficile d'imaginer que le chantier naval "moderne" puisse se substituer même partiellement aux équipes des maîtres charpentiers de marine indépendants. D'autant que la structure des rapports entre pêcheurs et constructeurs, les nombreux et complexes rites et pratiques cérémonielles attachés aux différentes phases de la construction et de la mise à l'eau des embarcations sont encore loin de n'avoir qu'une banale dimension folklorique.

---

(15) Office de Développement de la Pêche Artisanale et de l'Aquaculture en Guinée. Les projets de développement sont décrits dans B. LOOTVOET, 1989.

(16) A.D.R. COACKLEY, architecte naval, en convient, qui conclut son chapitre sur la Guinée dans un rapport pour la FAO sur les barques de pêche dans l'Ouest Africain par: "*The main restriction on the fishing effort appears to be a general lack of equipment as a result of lack of foreign exchange (...) Vessel development for the present should be restricted to supplying motors and gear to local fishermen to allow them to fish to their potential with the boats they already possess.*" (A.D.R. COACKLEY, 1989)

BIBLIOGRAPHIE

COACKLEY (A.D.R), 1989 - *Observations on Small Fishing Craft Developments in West Africa*, IDAF/WP/23, F.A.O/DANIDA/NORWAY, 22 p.

DOMALAIN (G.), MALAIS (L.) et SALLES (C.), 1989 - *Recensement du parc piroguier guinéen: I - Presqu'île de Conakry et Iles de Los (janvier 1989)*, Centre de Recherche Halieutique de Boussoura, Conakry, document scientifique n°6, 86 p.

DOMALAIN (G.) et MALAIS (L.), 1989 - *Recensement du parc piroguier guinéen: II - Préfectures de Boké, Boffa, Dubréka, Coyah et Forécariah (mai 1989)*, Centre de Recherche Halieutique de Boussoura, Conakry, document scientifique n°7, 126 p.

GOERG (O.), 1985 - *Conakry: un modèle de ville coloniale française? Réglements fonciers et urbanisme de 1885 aux années 1920*, Cahiers d'Etudes Africaines, 99, XXV-3, 1985, pp. 309-335, Paris.

GOERG (O.), 198? - *La genèse du peuplement de Conakry*, Cahiers d'Etudes Africaines,

GOERG (O.), 1988 - *Les Sierra Léonais en Guinée, première approche*, communication au 5th Sierra Leone Symposium, Birmingham, doc multig., 30 p.

LOOTVOET (B.), 1988 - *Exploitation du recensement du parc piroguier de Conakry (juin-juillet 1987) Deuxième partie: Le transport maritime*, Centre de Recherche Halieutique de Boussoura, Conakry, 14 p.

LOOTVOET (B.), 1989 - *La pêche maritime artisanale dans un contexte urbain. L'exemple de Conakry*, in *La Recherche face à la Pêche Artisanale*, contributions provisoires, Livre 3, pp. 1107-1120, ORSTOM-IFREMER, Montpellier.

MORICE (A.), 1987 - *Ceux qui travaillent gratuitement: un salaire confisqué*, in *Classes Ouvrières d'Afrique Noire*, M. Agier, J. Copans, A. Morice, éd. Karthala-ORSTOM.

PELISSIER (P.), 1988 - *Réflexions sur l'occupation des littoraux Ouest-Africains*, in *Pauvreté et Développement dans les pays tropicaux* (Mélanges Guy Lassere), Talence, CENADDOM.

SALLES (C.), 1989 - *Typologie des engins de pêche artisanale du littoral guinéen*, Centre de Recherche Halieutique de Boussoura, Conakry, document scientifique n° 8, 59 p.