

REPUBLIQUE DE GUINEE
MINISTERE DE L'AGRICULTURE ET DES RESSOURCES ANIMALES
CENTRE NATIONAL DES SCIENCES HALIEUTIQUES DE BOUSSOURA
(CNSHB)



LES BOATY DE GUINEE : PRESQUE DEUX SIECLES
DE PECHE A LA DORADE

BOUJU S.

DOCUMENT SCIENTIFIQUE
- N° 19 - SEPTEMBRE 1993

LES BOATY DE GUINEE : PRESQUE DEUX SIECLES DE PECHE A LA DORADE

BOUJU S.(1)

RESUME

Jusque dans les années cinquante, les côtres constituèrent une importante et très active flottille de pêche artisanale. Leur architecture, qui dérive des anciens schooner européens, en fait des embarcations sûres permettant de pêcher durant plusieurs jours au large. Ils sont l'oeuvre de charpentiers créoles de Freetown qui dès le XIX^e siècle s'organisèrent avec les pêcheurs dans les structures associatives des "Benefit Boat Societies". Liée d'une part à des mouvements de migration de travail pour la construction de la nouvelle capitale coloniale de Conakry et d'autre part à des zones de pêche fructueuses aux alentours des îles de Loos, la présence des Créoles spécialisés dans la pêche des dorades sur ces côtres marqua fortement cette période de l'histoire de la pêche artisanale en Guinée. Bien que ces embarcations aient quasiment disparu de nos jours, la spécialisation, la productivité, l'organisation du travail qui caractérisent ces unités de pêche aident à comprendre l'évolution globale de l'activité sur le littoral guinéen.

Mots clés : pêche, dorade, Sierra Léone, Guinée, créole, cône, îles de Loos, Conakry, Kamsar, rémunération, organisation de la pêche.

I. INTRODUCTION

Le nom de "boaty" est la déformation soussou de "benefit boat", appellation qui désigne en Sierra Léone les côtres spécialisés dans la pêche des dorades. Ces embarcations (voir photos en annexe) ont une forme proche de celle des anciennes baleinières et mesurent entre 7 et 10 mètres de long. Elles sont relativement larges pour leur longueur contrairement aux pirogues à membrures actuelles, une petite quille leur permet de naviguer sous voile et elles sont dirigées à l'aide d'un gouvernail. Au premier tiers avant de l'embarcation est fixé un mât dont le gréement dérive de la livarde. Deux bidons de métal font office de four et permettent de fumer les poissons à bord.

En 1992, il ne restait que deux "boaty" en fonctionnement sur le littoral guinéen. Ce type d'unité de pêche constituait jusque dans les années 1940, la plus importante flottille de pêche pratiquant en Guinée (Bouju, 1992). Ces embarcations étaient typiques de l'activité dans laquelle se spécialisèrent les Créoles sierra léonais au siècle dernier mais le boum de la pêche à la dorade en Guinée dans les années 90 ne s'est pas fait à travers la continuation de l'utilisation de ces embarcations. En effet, l'unité de pêche caractéristique de la pêche à la dorade est de nos jours le "pampa" à moteur (grand salan modifié) équipé avec une ou deux caisses à glace. C'est donc aussi en raison de la disparition de ces embarcations qu'il nous paraît important de nous intéresser à retracer leur historique (première partie de ce travail) et à comprendre le mode organisationnel de leur fonctionnement qui se particularise de celui des autres

(1) Anthropologue

types d'unités de pêche spécialisées (seconde partie du document). Les deux embarcations enquêtées à Kamsar, nous les appellerons "boaty" (terme sous-sou que nous préférons au terme européen de côle), sont les derniers vestiges d'une importante flotte qui officiait surtout dans la région de Conakry jusqu'au milieu de ce siècle.

II. RAPPEL HISTORIQUE

II.1. En Sierra Léone

L'historique de cette unité de pêche qu'est le "boaty" grée pour pêcher la dorade prend son origine en Sierra Léone et plus particulièrement dans la région de Freetown. Hendrix (1985) insiste sur l'ancienneté des relations entre Européens et Africains dans le domaine des activités maritimes et son influence sur l'évolution de la charpenterie de marine en Sierra Léone.

"By the 16 th century black and white seamen were frequently seen working side by side on Portuguese ships. (Saunders, 1982 : 11; Shyllon, 1977). This interface between Africans and Europeans in the region from this period to 1800 is a key to understanding the development of modern practices of watercraft construction, and provides, in my opinion, a more realistic perspective on the evolution of boatbuilding as an important local industry in Sierra Leone." (Hendrix, 1985, p.5)... "Similarly, the Afro-american and Afro-European settlers at Freetown in the late 18 th century incorporated modern methods of boatbuilding into their maritime activities." (Hendrix, 1985, p.6)

Par ailleurs, Chauveau (1986 et 1991) a mis en évidence les pôles maritimes d'Afrique de l'Ouest antérieurs à l'intensification du commerce de traite. Mais le développement de ce dernier, par le besoin accru des transports et des communications, augmenta la demande en main-d'oeuvre spécialisée dans l'ensemble des métiers de la mer comme le souligne Wilson (1976).

"Secondly, during the 19 th century, the harbor at Freetown became the epicenter of trade in the area, as almost all communication and transportation was waterborne. At the seashore, laborers, fishermen, traders, and boatbuilders and other maritime craftsmen gathered daily to meet European merchant vessels, primarily American and English, as well as Africans in their canoes coming to Freetown to trade." (Wilson, 1976 p.363 cité par Hendrix, 1985, p.6)

En Sierra Léone s'établissent, en 1825, des sociétés d'Africains libérés, les "Benefit Boat Societies", spécialisées dans la construction de navires en planches fixées sur des membrures. Ces associations semblent s'être organisées dès les premiers temps de l'existence du protectorat.

"The institution of Friendly or Mutual Benefit Societies in the Colony goes back probably to the very early days of settlement, for several of the fishermen questioned asserted positively that they have always understood that they were in existence before Queen Victoria came to the Throne. However that may be, they occupy an important position in the communal life of the Creole population and are widely spread and appreciated among the working classes.".... "The main objects of these societies are to afford financial assistance on the death of a member or one of his family; help is given towards the expenses attending the birth of a member's child, and in the case of sickness." (Hornell, 1928)

Hendrix (1985) date précisément l'origine de ces organisations et confirme leurs objectifs.

"The Benefit Boat Societies : The Benefit Boat Societies have their origins in the establishment of various benevolent societies by Liberated African settlers, beginning in the mid-1820's." (Hendrix, 1985, p.8)... "But by the 1830s, these Benefit Societies were instrumental in

helping their members compete in the emerging capitalist economy in Freetown." (Hendrix, 1985, p.8)

Ces navires, appelés "Benefit boat", inspirés des "schooner" utilisés par les pilotes de Freetown furent modifiés par ces charpentiers en réduisant les dimensions et par conséquent les coûts afin que les armateurs locaux puissent l'acquérir (Hendrix, 1985). Ce sont les Africains libérés, les Créoles, qui se spécialisèrent dans ce type de construction et qui furent aussi les utilisateurs privilégiés de ces embarcations.

II.2. En Guinée

Essentiellement utilisés pour pêcher la dorade, beaucoup des "benefit boat" se concentrèrent en flottilles migrantes pour exploiter les eaux guinéennes, en particulier autour des îles de Loos. Les Guinéens les appelaient "sinappers" ou "boaty" (sinappers étant plutôt réservé à la désignation des pêcheurs de dorades), les autorités locales quant à elles les désignaient sous le terme de "côte".

"Les Sierra Léonais, qui relâchent tantôt à Conakry, tantôt à Freetown, et qui ont deux activités principales : la pêche et la contrebande." (Postel, 1950, p.153)

Durant la première moitié du XX^e siècle, les côtres semblaient particulièrement concentrés sur les îles de Loos (Gruvel, 1913 ; Postel, 1950), où il existait déjà une importante communauté léonaise restée après la cession de l'archipel à la France. Mais, même les unités de pêches basées à Freetown, viennent de préférence pêcher au large des îles de Loos.

"But the most active snapper fishery was located in and around the isles de Los (now Conakry, Guinea), where the fishermen would be out to sea for two weeks to a month or more at a stretch. At mid-century, it was said that 30 to 40 boats would base themselves in these islands "for the purpose of prosecuting the Fisheries, all composed of Sierra Leone people, principally Liberated Africans ..." (CO267/223, PRO, 1851)" (Hendrix, 1985, p.11)

Hornell (1928) témoigne aussi de cette partie du littoral comme zone de pêche privilégiée des Créoles.

"Between Freetown and the Banana Islands, the fishermen say the snappers run smaller than on the northern banks." (Hornell, 1928)

La zone de pêche qui semble la plus productive et la plus fréquentée par ces unités pourrait alors être délimitée au sud par Freetown et au nord par les îles de Loos.

En Guinée, les côtres sont les premières embarcations à être construites sur une armature de membrures, avec des planches formant des bordés, ce qui les distingue des embarcations utilisées par les autres communautés de pêcheurs. Une quille massive leur permet de naviguer sous voile.

"Il existe tout près de Conakry, à Boulbinet, petite anse remplie de pêcheurs, un fabricant de pirogues, indigène, qui travaille soit à la construction, soit à la réparation des pirogues. Il fabrique également quelques canots à quille, de forme européenne, d'un tonnage de 2 à 3 tonnes, et qui sont spécialement destinées aux Sierra-Léonais. Ces derniers les utilisent non seulement pour la pêche locale, mais aussi pour faire le trajet, assez court du reste, de Conakry à Freetown." (Gruvel, 1913)

Les Créoles léonais, appelés les "Sinappers" (sinapa : dorade en créole et en soussou), étaient les spécialistes de la pêche à la ligne. Ils embarquaient 4 à 5 hommes sur les côtres à voile. La taille de l'embarcation permettait de rester

plusieurs jours en mer et de fumer le poisson à bord sur de gros fûts faisant office de four. Le partage se faisait en fonction du nombre de poissons pêchés par chacun et reconnaissable à une entaille particulière faite sur une des nageoires (je renvoie à Postel (1950) pour une description en détail du déroulement d'une sortie de pêche, annexe I).

Ces embarcations sont aussi les seules à permettre de long séjour en haute mer, leurs équipages considérés par les témoins de l'époque comme de vrais pêcheurs qui n'hésitaient pas à affronter la haute mer.

"Seuls les Sierra-Léonais vont en haute mer. Lors d'une sortie que j'ai faite avec eux, j'estime qu'environ la moitié de Tamara se trouvait en dessous de l'horizon ce qui donne comme distance approximative 14 milles. Les fonds sur lesquels nous nous trouvions, 40 brasses environ, corroborent ce résultat." (Postel, 1950, p.153)

Les populations côtières guinéennes étaient essentiellement tournées vers l'exploitation agricole (riziculture) et arboricole (palmistes) (Bouju, 1993 à paraître). Elles ne s'intéressaient que très peu au milieu marin. Les pêcheurs migrants étrangers vont trouver un espace halieutique presque inexploité, une côte aux populations accueillantes, des facilités administratives grâce à la politique coloniale de peuplement et de construction de la capitale.

Gruvel, en 1913, identifie les pêcheurs exerçant en Guinée : "ce sont les Soussou, les Baga et les Sierra-Léonais surtout."..."On compte aussi quelques Mandingue et Somono, descendus du Niger et qui sont devenus peu à peu sédentaires dans la région". Les Sierra-Léonais se distinguaient également des autres pêcheurs par l'utilisation de la senne de plage sur les îles de Loos, sur l'île de Kassa en particulier, où ils sont restés après la cession de l'archipel par l'Angleterre. Gruvel (1913) insiste sur la présence d'importantes communautés léonaises et ne cite les Sénégalais que pour préciser le fait qu'ils "ne fument jamais le poisson".

A partir de 1914, le circuit de commercialisation semble se transformer. La mise en service du chemin de fer Conakry-Kankan en 1914 leur permettait d'écouler leur produit vers la Moyenne Guinée. Ce débouché commercial providentiel a accentué non seulement l'arrivée de pêcheurs commerçants qui venaient vendre le produit de leur pêche effectuée en Sierra Leone, mais aussi l'arrivée de pêcheurs migrants assurés d'écouler le produit de leur campagne de pêche.

C'est une époque de pleine expansion pour Conakry, la main-d'oeuvre y afflue. Le système d'imposition est favorable à ceux qui veulent s'installer dans la ville (Goerg, 1987), alors qu'en Sierra Leone l'administration coloniale introduit, en 1890, un système de taxe obligeant notamment les pêcheurs à augmenter leur production et à s'engager dans une économie marchande afin d'en retirer des revenus pour s'acquitter de ces nouveaux impôts (Wagner, 1950).

En 1928, Hornell note une baisse significative des effectifs de ces unités de pêche en Sierra Leone.

"According to my informants, some years ago the number of fishermen was much larger than at present; they allege that the enterprise of the men of the last generation was greater than that of the young men of to-day. This younger generation, they say, do not care to engage in this fishery as it entails, the hardships incidental to living night and day for the greater part of a week in an open boat. Hence the quantity of snappers (the best fish caught in large numbers) became insufficient to meet the demand; the Creoles of the towns, who would not eat bonga formerly, were compelled, in consequence, to buy this fish (the bonga) and are now accustomed to it and reconciled to its use, so reducing the demand for better qualities of line-fish." (Hornell, 1928)

Les pêcheurs installés en Guinée continuant à commercialiser leur production en Guinée, la pénurie de dorades en Sierra Léone et le report de la consommation sur les "bonga" (ethmaloses), phénomène déjà noté par Hornell en 1928, ne fait que s'accroître. C'est le début d'une conjoncture qui ne va cesser de s'aggraver. L'établissement des pêcheurs créoles en Guinée commence à diminuer à partir des années 30. De moins en moins de jeunes s'organisent en "Benefit Boat Societies". La Seconde Guerre Mondiale va mettre à mal la pérennité de la transmission des savoirs et savoir-faire spécifiques à ces embarcations.

II.3. L'après-guerre

En Guinée, Conakry était en grande partie construite, les budgets financiers avaient souffert de l'effort de guerre. Il n'y avait plus pénurie de main-d'oeuvre étrangère spécialisée car de nombreux nationaux avaient été formés dans les différents corps de métier. Presque exclusivement créole et sénégalaise, cette main-d'oeuvre étrangère quitta en masse la Guinée.

En Sierra Léone, la majorité des charpentiers créoles des "Benefit Boat Societies" avait été employée durant la Seconde Guerre Mondiale par la British Naval et quelques constructeurs privés. Très peu d'apprentis furent formés durant cette période et les maîtres charpentiers de l'époque constituèrent la dernière génération travaillant dans les "Benefit Boat Societies". Ces sociétés qui étaient fondées sur des relations d'entraides entre pêcheurs et charpentiers, n'eurent plus aucun fondement par manque de partenaires. En 1970, les derniers charpentiers qui avaient travaillé dans ces sociétés étaient tous à la retraite et n'avaient pas formé de relève (Hendrix, 1985).

Par ailleurs, en Sierra Léone, entre 1944 et 1979, seulement 6,7% des investissements publics destinés à la pêche ont été affectés à la pêche artisanale contre 6,7% pour l'acquisition d'une flottille de 34 unités de pêche professionnelle. Pire encore, les taxes à l'importation d'équipements artisanaux étaient de 36,5% (taxation équivalente aux produits dits de "semi-luxe") contre 10% pour les équipements de pêche industrielle (Diaw, 1983). Ce type de politique ne favorisa pas le maintien des organisations de "Benefit Boat Societies" dont les structures traditionnelles de construction et d'exploitation perdaient en déliquescence. Quelques Temne, qui avaient appris les techniques de construction auprès des Créoles, reprirent la construction de quelques unités. Mais ce type d'embarcation ne correspondait pas au type de pêche dont ils étaient devenus les spécialistes, la pêche au "bonga" (*Ethmalosa fimbriata*) (Bouju, 1991 et 1992).

"Nonetheless, some Temne boatbuilders were contracted to construct Benefit Society boats by various boatowners." (Hendrix, 1985, p.14)

En Guinée, les étrangers, qui avaient grandement participé à la construction de la nouvelle capitale, commencent à gêner l'administration. Les Créoles qui passaient au début du siècle comme le modèle de "l'Africain évolué", se font remarquer par leur attachement à la religion protestante et à leur pratique de la langue anglaise qui est, encore à cette époque, en forte concurrence avec la langue française que les colons ont bien du mal à imposer. Dollfus témoigne de ce sentiment xénophobe qui se développe à Conakry.

"Les Sierra-Leonais vivent nettement à part; ils sont accusés de toutes sortes de défauts, ce qui est peut-être un effet de la xénophobie. Par leur type de pêche, ils sont appelés à rester deux ou trois jours en mer et ne viennent à Conakry que pour y vendre leurs poissons et s'approvisionner."...."Les Sierra-Leonais partent au large dans leurs côtes et pêchent à la ligne les "sinapa", dorades que la longueur du séjour à bord oblige à fumer en mer." (Dollfus, 1952, p.32)

Sur les îles de Loos, les pêcheurs d'un village se sont appropriés les techniques des Créoles ainsi à Kurumadja les pêcheurs soussou/baga ne pratiquaient que la pêche à bord des "boaty" (de nos jours, ils continuent à pêcher la dorade mais à bord de "pampa" qui sont de grands salans équipés de glacières).

"On compte environ 1.000 pirogues sur toute la côte et environ 30 côtres dont la dispersion dans les nombreuses anfractuosités de la mangrove (rias, plages, marigots) rend tout recensement précis particulièrement ardu." (Moal, 1961, annexe III)

En 1961, lorsque Moal fait cette constatation, le nombre de "boaty" semble avoir significativement diminué par rapport à ce qu'il était au début du siècle, bien que quelques Guinéens soussou ou soussou/baga pratiquaient alors ce type de pêche sur ces unités. Les pêcheurs créoles avaient déserté ce secteur de l'économie, quelques Temne ainsi que quelques Guinéens s'y étaient par contre insérés.

De 1960 à 1975, l'effectif de ces embarcations ne va cesser de diminuer, les nouvelles techniques prennent le pas sur la pêche à la ligne, les dorades sont remplacées par les "bonga" dans les habitudes alimentaires, même à Freetown où les Créoles s'en satisfont pleinement. Les seules unités qui continuent à pratiquer cette pêche à la dorade se situent presque exclusivement sur les îles de Loos. Après 1975, les séries de mesures du gouvernement de Sékou Touré qui tendaient à nationaliser l'activité laissent le secteur de la pêche artisanale dans un état de délabrement avancé. D'autres mesures, tel que l'engagement de pêcheurs étrangers-manoeuvres sur les unités de pêche, ne suffisent pas à améliorer significativement la situation. Les "boaty" subirent, comme les autres unités, cette situation et en 1983, sur les îles de Loos l'état de la flottille semble particulièrement désastreux.

"Il a été constaté au cours de cette campagne que près des trois quarts des pirogues, moteurs et filets sont en panne et quelques fois abandonnés en épave."....."Le manque de pièces de rechange et les contraintes à travers diverses sortes de taxes pratiquées dans les milieux pêcheurs par les autorités administratives, ont amené beaucoup de pêcheurs à abandonner la pêche et à convertir leurs embarcations en pirogues de transport entre les îles et le continent." (Cisse, 1983, p.5)

En 1992, il ne restait que deux exemplaires de "boaty" en état de fonctionner dans la région de Kamsar et deux épaves sur le débarcadère de Kurumandja sur l'île Kassa (îles de Loos).

III. LES BOATY DE KAMSAR

III.1. Les propriétaires

Nom de la première embarcation : HAWANDIAYE. Le propriétaire s'appelle Soriba Camara, il est Mandeniyi et est né en 1919. Il a acheté ce "boaty" en 1975 au maire de Room (village d'une des îles de Loos). Il a toujours travaillé sur ce type d'embarcation, c'est son frère qui l'avait initié à cette technique de pêche. L'embarcation n'était pas neuve quand il l'a achetée. D'après lui, seuls les charpentiers de Conakry pouvaient construire ou réparer les "boaty" qui ont été importés par les Léonais. Le propriétaire embarque toujours lors de la sortie de pêche.

Il a commencé à pratiquer la pêche en 1947, cette technique de pêche lui a permis d'élever 11 enfants, d'entretenir une femme et de construire trois grandes maisons, il ne pense pas que les autres techniques de pêche lui auraient permis d'économiser autant d'argent.

Avec l'introduction des moteurs et des nouvelles pirogues à membrures, les pêcheurs peuvent aller plus vite sur les lieux de pêche et pêcher de plus grandes quantités mais leurs frais de fonctionnement sont beaucoup trop lourds à supporter. "Les pêcheurs de maintenant ne veulent plus utiliser la force physique pour travailler même s'ils savent qu'ils peuvent gagner plus sur les "boaty", il est difficile de trouver des pêcheurs pour travailler sur ces embarcations" (Soriba Camara armateur).

Nom de la deuxième embarcation : Khalatin. Le propriétaire s'appelle Lasse Sylla, Soussou né à Kholissokho (Boffa), il a 39 ans et est propriétaire du "boaty" depuis 1970, qu'il a acheté d'occasion à Lamine Camara de Room (îles de Loos). Il a toujours travaillé sur des "boaty", notamment sur l'embarcation de son beau-frère Seny Bangoura. Il ne s'est installé dans la région de Kamsar que depuis 7 ans, avant il travaillait à partir des îles de Loos. Quand il est parti des îles de Loos, il y avait dix "boaty" en activité dans l'archipel. Sa grande soeur s'est mariée avec un pêcheur des îles de Loos ; quand il est parti lui rendre visite, son beau frère lui a demandé de rester pour apprendre le métier. Il a 8 enfants et une seule femme. Le propriétaire embarque toujours lors de la sortie de pêche.

III.2. Descriptif des fonctions

Le Capitaine est le maître à bord, c'est lui qui conduit l'embarcation et donne les ordres. Les deux "boaty" sont équipés d'une boussole avec laquelle les lieux de pêche sont repérés. Arrivé sur la zone de pêche son rôle, est terminé.

Le Belfin, second capitaine, il est responsable des conflits en mer. Ce sont les propriétaires qui tiennent cette fonction.

Le Fourman responsable du fumage de la production.

Le Kotchef, il aide le premier fumeur (le fourman). Il est chargé de transporter l'eau pour la cuisine et la boisson. Il est d'ailleurs responsable du stock d'eau.

Le Belman, est chargé de la nourriture, il fait la cuisine et il est aussi chargé d'écoper. Il a la responsabilité du stock de nourriture, mais il participe aussi au fumage des poissons.

Le Coutiny man est chargé de hisser la voile.

III.3. L'équipage

III.3.1. "boaty" Hawandiaye

Marin 1 - Soriba Touré, Soussou né en 1930 à Forécariah, il travaille sur ce "boaty" depuis 8 ans. Il est fourman (s'occupe du fumage). Il a commencé à travailler sur ces embarcations en 1952 à Boulbinet dans une embarcation appartenant à Soriba Camara, Soussou de Conakry. Il ne connaît que cette technique. Il connaissait déjà le propriétaire avant de le rencontrer à Kamsar et de travailler avec lui.

Marin 2 - Ibrahima Camara, Mandenyi de Samou (Forécariah). Il travaille depuis deux ans sur ce "boaty". Lui aussi est fourman en plus d'être pêcheur. Il a 42 ans et travaille depuis 29 ans sur ce type d'embarcation. Avant il travaillait à Room sur l'embarcation d'un Guinéen mandenyi. Sa femme et ses trois

enfants sont à Conakry. C'est son grand frère Boundou Camara, qui travaille maintenant sur un "pampa" à Kamsar, qui lui a enseigné le métier. Le propriétaire est de la lignée de sa mère. Il ne connaît que cette technique.

Marin 3 - Benjim Piko, Créole de Freetown, Capitaine à bord. Depuis 1949, il pratique la pêche à bord des "boaty", il ne travaille à bord de cette embarcation que depuis 3 ans. Il avait déjà travaillé pour le propriétaire de ce "boaty" à Conakry. Il a 4 enfants, sa femme est décédée. Avant d'être en Guinée, il travaillait sur les "boaty" de Freetown.

Marin 4 - Mohamed Camara, Soussou de Fria, travaille sur le "boaty" depuis un mois. Avant il travaillait sur un "pampa", mais il avait travaillé sur les "boaty" de Freetown en Sierra Léone. Il a appris à faire la pêche dans les fleuves (Konkouré, Fria) avec son oncle maternel. Sa fonction à bord est coutiny man, celui qui hisse la voile.

III.3.2. "boaty" Khalatin

Marin 1 - Alkhaly Yemi Soumah, 58 ans, il est Mandeniyi de Samou (Benty). Il travaille à bord depuis 3 ans et cela fait 31 ans qu'il travaille sur ce type d'embarcation. Il est fourman et coutiny man, il est aussi l'adjoint du propriétaire qu'il a connu à Room (île de Loos). Il a longtemps travaillé sur les "boaty" de Bonfi-port (Conakry). C'est son frère qui lui a enseigné le métier. Sa femme et ses deux enfants vivent à Boffa.

Marin 2 - Yassa Soumah, 48 ans, Temne de Kobaya (Sierra Léone). Il est fourman, il travaille depuis 2 mois sur ce "boaty" et c'est la première fois qu'il travaille sur ce type d'embarcation. Avant il travaillait sur un "pampa" à lignes de Boulbinet (Conakry). Cela fait 7 ans qu'il est en Guinée. Il a connu le propriétaire à Kamsar. Ses 2 femmes et ses 7 enfants sont en Sierra Léone.

Marin 3 - C'est le "frère" du Marin 2, Yassa Soumah, ils sont frères de village de Kobaya (Sierra Léone). Alasane Sylla est Mandingo et a 25 ans. Il travaille sur cette pirogue depuis 20 jours. Avant il travaillait sur un "pampa" de Boulbinet.

Un autre marin, vraisemblablement le capitaine, n'a pu être enquêté.

III.4. Organisation de la sortie de pêche

Chaque pêcheur est responsable de l'achat de son propre matériel de pêche, chacun travaille avec deux lignes mais en emmène 5 à 6 à bord. Chacun paie sa nourriture et la confie au cuisinier.

Besoins pour un pêcheur par sortie de pêche de 8 jours :

- Cigarettes
- 1 litre d'huile rouge
- 2 à 3 boîtes de tomate concentrée
- 2 à 3 oignons
- du piment
- 3 à 4 pains
- 5 à 6 cubes maggi
- 3 à 4 manioc
- du sel
- 20 oranges
- des allumettes
- du taro

- des patates
- payé chacun son tour pour une sortie :
- un pot de gasoil
- des aiguilles
- du fil à coudre

Chaque part de nourriture amenée par les pêcheurs est mise à la disposition du cuisinier. Chaque jour celui-ci prélève dans une réserve différente et fait à manger pour l'ensemble des pêcheurs.

Les denrées considérées comme les plus importantes sont les allumettes et le gasoil pour le fumage et l'éclairage ainsi que les aiguilles et le fil pour réparer la voile en cas d'avarie. Le capitaine avant d'embarquer vérifie toujours s'il y a ces denrées en quantité suffisante.

Par ailleurs, chaque pêcheur est responsable de l'achat de ses appâts. Les "bonga" sont achetés la veille de la sortie et mis dans du sel pour raffermir et conserver la chair. Il faut environ 150 "bonga" d'appât pour une sortie de pêche. Le "bonga" était payé à la date de l'enquête à 5 poissons pour 200 FG, ce qui fait 6 000 FG (1 FF = 150 FG). Certains pêcheurs consommant moins d'appât n'en achètent que pour 4 000 FG.

III.5. Organisation de la pêche

Arrivé sur le lieu de pêche, le capitaine fait baisser la voile et jeter l'ancre. Chacun prépare ses lignes qui sont équipées de 3 ou 4 hameçons. Ces lignes sont très semblables à celles utilisées par les actuels pêcheurs des îles de Loos. Une centaine de mètres de fil sont enroulés sur un court morceau de bois. Le bas de ligne se compose d'un petit arc de bois mis sous flexion par la ligne à laquelle il est accroché par des surliures. De ce dispositif s'orientent, vers la partie supérieure, un bas de ligne muni d'un plomb, et vers la partie inférieure du dispositif, un bas de ligne plus long que celui du plomb et muni de trois avançons équipés d'hameçons (Voir schéma en annexe II).

Quand une dorade est pêchée, le pêcheur retire sa ligne, écaille le poisson, le vide et retire les ouïes. Chaque dorade se voit embrocher sur un mince bout de bambou, de l'oeil jusqu'à la queue, puis mis sur le four après avoir été marquée par le pêcheur. L'embarcation est équipée de deux fours qui peuvent recevoir 3 à 4 douzaines de dorades. Le poisson est ensuite rangé sur un coin du four.

III.6. Système de marquage

- Seul le capitaine ne marque pas son poisson
- Le Belman coupe la partie inférieure de la queue
- Le Kotchel la partie supérieure de la queue
- Le Belfin les deux ventrales latérales
- Le Coutiny man les deux parties, supérieure et inférieure de la queue.

Le marquage est effectué dès la sortie de l'eau du poisson afin qu'il n'y ait pas d'ambiguïté une fois le poisson mis sur le four, il permet ensuite de repérer les captures de chaque pêcheur lors de la redistribution de la production en fin de sortie de pêche.

III.7. Déroulement de la sortie

La dorade est réputée capricieuse aussi les "boaty" restent-ils sur le lieu de pêche même si le poisson ne mord plus, l'activité reprend plus tard. La pêche se fait de préférence le jour, mais si la lune est suffisamment lumineuse, la pêche peut alors s'effectuer aussi la nuit. Régulièrement le poisson est remis au feu pour éviter la décomposition.

Avant le retour tous les poissons sont mis sur les "kambouss" (fours). Le "belman" et le "kotchel" rangent ensuite les poissons en fonction des marques dans les paniers ("débé") de chaque pêcheur. Entre chaque sortie de pêche les embarcations restent 2 à 3 jours au repos.

III.8. Système de rémunération / distribution du poisson

Le capitaine garde tous ses poissons pour lui ainsi que le propriétaire. Les autres pêcheurs sur 10 douzaines en donnent 2 au propriétaire et sur 12 douzaines, 2,5 douzaines sont pour le propriétaire. Cette partie de la production octroyée par les pêcheurs pour le propriétaire constitue la rémunération du capital investi par celui-ci dans l'embarcation et le gréement.

Chaque pêcheur commercialise lui-même sa production. Chacun a contracté une entente avec une cliente commerçante privilégiée qui se charge d'écouler la production. La commerçante écoule ensuite les produits auprès des commerçants transporteurs et elle ne paie en retour le pêcheur qu'après avoir reçu l'argent de la vente. Les frais de nourriture ou la nourriture elle-même sont souvent fournis par cette cliente. Ceci est un critère de choix important de la cliente qui s'attache ainsi la fidélité des pêcheurs. Au moment de l'enquête, la douzaine de dorades se vendait 8 000 FG, en période d'abondance le prix descend alors à 5 000 FG la douzaine (1 FF = 150 FG).

IV. CONCLUSION

L'organisation à bord de ces embarcations reste originale au regard des autres unités de pêche. En effet, si les rôles et les fonctions sont clairement distinguées, ils ne semblent pas particulièrement se fonder sur une hiérarchisation des statuts des pêcheurs embarqués. Il est vrai que les jeunes pêcheurs sont moins considérés que les autres et cela peut se voir notamment dans le système de rémunération (on attend d'eux qu'ils donnent plus que les autres au propriétaire). Le système de rémunération des équipages des "pampa" est plus hiérarchique et inégalitaire (Bouju, 1993b), mais on note malgré tout une certaine continuité des règles instituées à bord des "boaty" qu'ils ont de nos jours remplacés.

La relation entre "boaty" et "pampa" est d'ailleurs très visible dans les passés professionnels personnels des membres d'équipage. Ainsi le grand frère d'Ibrahima Camara, marin 2 du "boaty" Hawandiaye qui pratiquait la pêche sur ces unités de pêche travaille maintenant sur un "pampa". Le marin 4 de la même embarcation vient par contre d'un équipage de "pampa", mais à Freetown il travaillait sur des "boaty". Le marin 2 du "boaty" Khalatin vient aussi d'un équipage de "pampa" ainsi que le marin 3 du même "boaty". On voit bien ici la forte adaptabilité possible des équipages entre ces deux types d'unités de pêche. Mis à part le savoir particulier lié à la navigation sous voile, les autres savoirs sont très semblables et il n'y a pas de rupture totale ni complète dans la maîtrise des techniques de ces deux types d'unités de pêche.

Quelques autres points sont à noter. Le premier est le rôle important qui est dévolu au marin créole du "boaty" Hawandiaye. C'est en effet le capitaine

de l'embarcation et c'est aussi un des seuls pêcheurs créoles que nous avons pu identifier en Guinée, toutes techniques confondues. Le second point est, bien que l'échantillon soit très restreint, la forte présence des Mandenya qui par ailleurs sont très minoritaires dans les autres techniques de pêche. Ainsi le propriétaire et le marin 2 du "boaty" Hawandiaye, ainsi que le marin 1 du "boaty" Khalatin, sont des Mandenya alors que cette ethnie n'est quasiment plus représentée en Guinée et que leur pays s'étendait au XVIII^e et XIX^e siècle dans la région au sud de Conakry et non pas dans le nord du pays comme c'est le cas pour le lieu d'enquête de Kamsar. Le troisième point important est la référence aux îles de Loos comme ancien lieu de pêche de ces embarcations. C'est aussi sur les îles de Loos, notamment à Room, que se sont connus ou ont pratiqué la pêche certains des pêcheurs enquêtés. Les autres ont fait leur apprentissage soit à Conakry, soit en Sierra Leone. Le Kaloum (Conakry et les îles de Loos) fut donc bien un point de concentration de la flottille de "boaty" il y a encore quelques dizaines d'années.

Le "boaty" fut pendant presque deux siècles une embarcation qui sillonna les côtes de Guinée embarquant des pêcheurs spécialisés. De l'avis même des derniers utilisateurs, cette embarcation reste tout à fait rentable même par rapport aux nouvelles exigences de l'économie guinéenne. En fait, on se trouve en présence d'une résultante de la "mode" actuelle des développeurs pour qui les embarcations motorisées sont les seules qui méritent attention et aide. Les coûts d'achat des moteurs, les frais d'entretien et de fonctionnement qu'ils nécessitent, mais aussi les intrants qu'ils induisent, pourraient laisser croire que les embarcations propulsées à l'aide d'une voile ont leur place dans les études d'amélioration et de développement de la pêche artisanale. Hélas, il n'en est rien et les "boaty", qui sont de bonnes embarcations, perfectibles bien sûr, vont disparaître alors qu'ils répondaient parfaitement aux besoins du métier, pour une partie des producteurs non encore engagés dans les circuits de commercialisation du poisson frais à l'exportation.

D'autre part, l'image renvoyée par les acteurs de la profession dévalorise ce type d'unité de pêche qu'est le "boaty". Les jeunes ne s'y engagent que par manque d'autres occasions. L'organisation à bord, le mode de propulsion, la difficulté du travail semblent plus déterminant dans la construction du système de valeur attaché à l'activité de pêche à bord de ces embarcations que la prise en compte de leur "efficacité", de leur "rentabilité" ou de leur durabilité (cette dernière semble d'ailleurs supérieure à celle des autres embarcations). C'est donc aussi à un type particulier du mode de représentation des techniques et de l'activité auquel nous avons affaire dans le phénomène de disparition de ce type d'unité de pêche. La citation du propriétaire Soriba Camara est à ce propos éloquent. En fait, une étude micro-économique devrait s'attacher à l'analyse des comptes d'exploitation de ces unités de pêche afin d'avoir un idée relativement précise de la rentabilité des "boaty", et de la comparer à celle des "pampa" actuels.

Par ailleurs, avant l'apparition sur le parc piroguier guinéen des "salan-hauts" ou "pampa", les "boaty" étaient les seules unités de pêche s'organisant sur un mode de rémunération et de partage du travail qui se conciliaient avec les modes organisationnels de la production des sociétés traditionnelles notamment baga et mandenya (voir Bouju 1993a). La transformation de la société globale guinéenne, les stratégies de la manipulation du référent identitaire ethnique liées à l'appropriation sociale de nouveaux espaces de pêche, ouvrent à ces populations de nouveaux créneaux dans l'activité. Mais doit-on pour autant classer la disparition des "boaty" comme un indicateur positif de la modernisation et du développement de la pêche artisanale? Cela n'est pas du tout évident. Il n'est, pour l'instant, pas prouvé que les "boaty" soient moins productifs que les "pampa" ou "salan-hauts" par exemple. Par contre, ils sont parfaitement adaptés à la côte guinéenne et ne mettent en oeuvre aucun gros matériel importé.

D'autre part, en dehors de toute autre considération, c'est tout un pan des savoirs et savoir-faire, liés à la charpenterie de marine mais aussi à la navigation sous voile, qui va disparaître. Ne serait-ce que pour ce dernier point, il est regrettable de ne pas disposer de travaux plus complets sur ce type d'unités de pêche qui disparaîtra vraisemblablement dans moins d'une dizaine d'années.

REFERENCES

- Bouju S., 1991. Notes sur les pêcheurs migrants en Guinée in Migrations des pêcheurs en Afrique de l'Ouest". DIPA/WP/36, édité par HAAKONSEN J. et DIAW C., pp.99-127.
- Bouju S., 1992. Pêcheurs migrants sur les côtes en Guinée du XVIII^e siècle à nos jours. Doc. Scient. Cent. Rech. Halieut. Boussoura, Conakry, 16 : 73 p.
- Bouju S., 1993. Identités, Activités et Techniques de pêche en Guinée à paraître, pp.26.
- Bouju S., 1993. Modes de rémunération de quelques types d'unités de pêche en Guinée. Doc. trav. int. Cent. Nat. Sci. Halieut. Boussoura, 6. pp 7.
- Chauveau J.P., 1986. Une histoire maritime africaine est-elle possible ? Cahiers d'Etudes Africaines, 101-102, XXVI-1-2, pp.173-235.
- Chauveau J.P., 1991. Géographie historique des migrations de pêche dans la zone du COPACE (fin XIX^e siècle - années 1980). in Migrations des pêcheurs en Afrique de l'Ouest, DIPA/WP/36, édité par HAAKONSEN J. et DIAW C., pp.13-38.
- Cisse M., 1983. Rapport Préliminaire sur Pêcheurs, Fumeuses, Pirogues et Engins de pêche de la presqu'île du Kaloum et des îles de Loos. 16 p.
- Diaw M.C., 1991. Pêcheurs migrants de la Casamance et des Rivières du Sud in Migrations des pêcheurs en Afrique de l'Ouest. DIPA/WP/36, édité par HAAKONSEN J. et DIAW C., pp.78-98.
- Dollfus O., 1952. Conakry en 1951-1952. Etude humaine et économique, Etudes Guinéennes, n°10-11, pp.3-109.
- Goerg O., 1987 (paru en). Conakry : un modèle de ville coloniale française ? Règlements fonciers et urbanisme de 1885 aux années 1920 in C.E.A., 99, XXV-3, 1985, pp.309-335.
- Gruvel A., 1913. L'industrie des pêches sur la côte occidentale d'Afrique (du cap Blanc au cap de Bonne Espérance). Larose, Paris, 193 p.
- Hendrix M.K., 1985. Research Notes on Maritime Boatbuilding traditions in Sierra Leone. Fisheries Pilot Project Tombo, 40 p.
- Hornell J., 1928. Report on the Fishery Ressources of Sierra Leone. F.I.S., F.R.A.I., Freetown, Government Printing Office, 51 p.
- Moal, 1961. Rapport de mission : Mission d'Assistance Technique en matières de Pêches Maritimes. 85 p.

Postel M., 1950. La pêche en Guinée - Conakry et ses environs. Congrès des pêches et des pêcheries dans l'Union Française Outre-mer, Marseille, 11 - 13 octobre 1950, pp.151-159.

Wagner K., 1991. Les migrations des pêcheurs en Sierra Leone: Une étude du cas du village de Tombo. In Migrations des pêcheurs en Afrique de l'Ouest". DIPA/WP/36, édité par HAAKONSEN J. et DIAW C., pp.128-149.

ANNEXE 1

Descriptif de Postel en 1950

"Côtres - Les côtres guinéens n'ont aucun rapport avec les côtres métropolitains. La coque rappelle celle d'une baleinière avec un étroit tableau arrière. Les pièces maîtresses et les membrures sont généralement en caïlcédrat (*Kahya sénégalensis*), les bordés en sapin. L'embarcation n'est jamais pontée ni passe-avancée. Le gouvernail est démontable."

"Voici les dimensions du type moyen :

- longueur	9m
- largeur en maître bau	2m
- largeur au mât	1m50
- tirant d'eau	0m60
- Creux	1m"

"Le gréement, compliqué, dérive de la livarde." (Postel, 1950, p.154)

"Les lignes, en coton de 1 mm, ont environ 50 brasses de longueur et sont lestées avec un plomb de 400 à 500 grammes."...."La façon dont sont montés le plomb et les hameçons est bien spéciale et rappelle celle signalée par M. Jean Le Gall, à propos de la pêche à la morue sur les côtes d'Islande. Les Sierra Léonais ont-ils été "enseignés" par un ancien Anglais "islandais" descendu sur la côte d'Afrique ?" (Postel, 1950, p.155)

"Une petite tige de bois est pliée à angle droit. L'avançon, qui mesure 2 mètres jusqu'au premier hameçon, maintient cette forme en étant fixé à chaque extrémité par deux surliures (voir figure 1). A sa suite, et montés sur des empilles très courtes (15 à 20 centimètres), sont disposés trois hameçons de taille moyenne (numéros 8 ou 9)."...."Le plomb, de forme conique, est fixé sur la branche ascendante de l'arc, lui aussi par une surliure et non pas à la partie inférieure de celle-ci, mais à sa partie supérieure, ce qui donne à l'ensemble un équilibre parfait."... "Le système a trois avantages : 1° Rapidité dans le changement du bas de ligne, si celui-ci ne convient pas (plomb trop ou pas assez lourd, hameçon trop ou pas assez gros). Chaque pêcheur a un jeu de 3 à 4 bas de ligne 2° Le plomb n'étant pas fixé directement sur la ligne, n'atténue pas le choc de la morsure déjà faible aux profondeurs où l'on pêche, 30 à 40 brasses 3° Enfin, et surtout, si un requin attrape au passage un poisson, il coupe seulement l'avançon. Le plomb n'est pas perdu." (Postel, 1950, p.156)

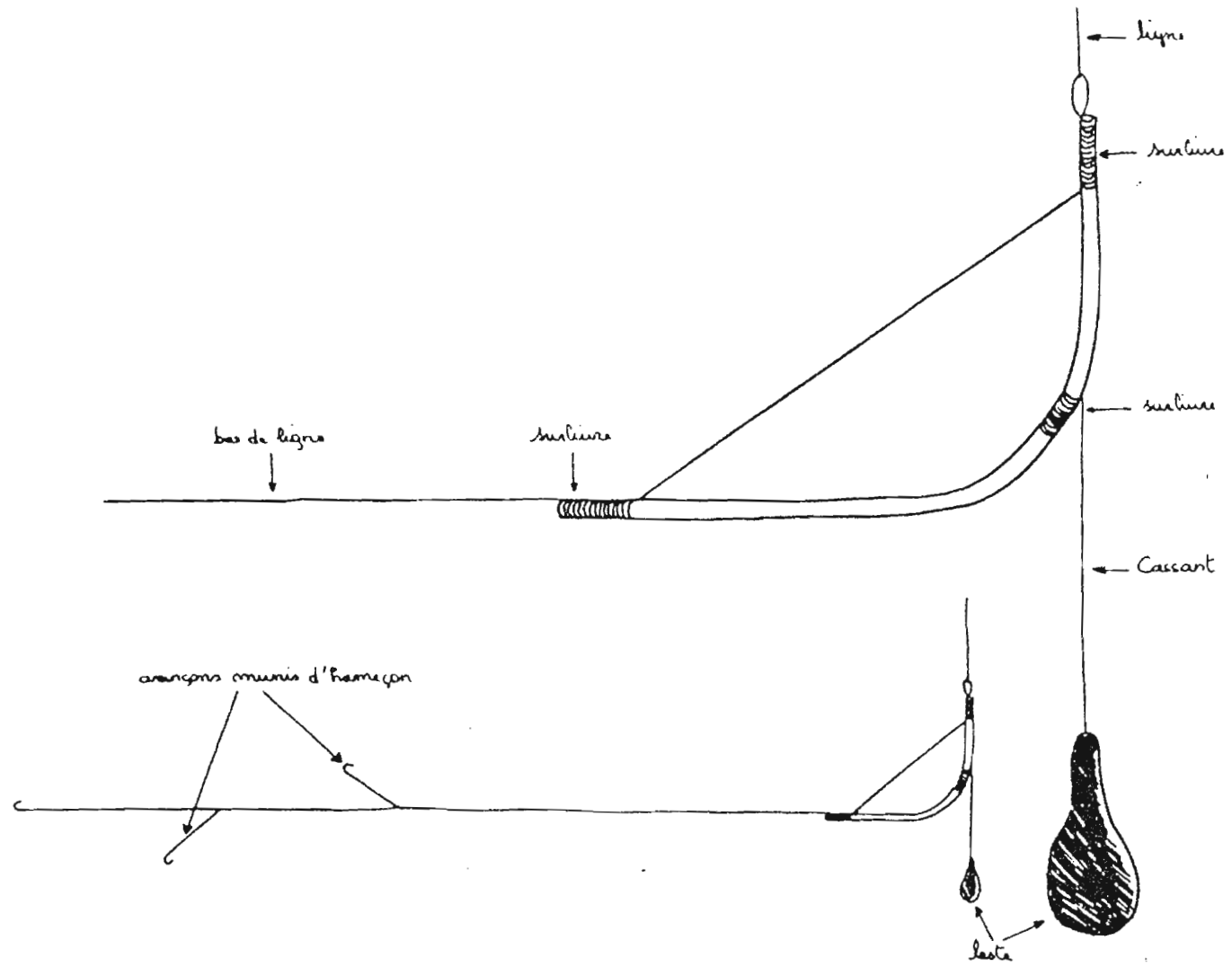


figure 1 : Schéma d'un bas de ligne à la dorade (modifié d'après Postel, 1950)

ANNEXE 2

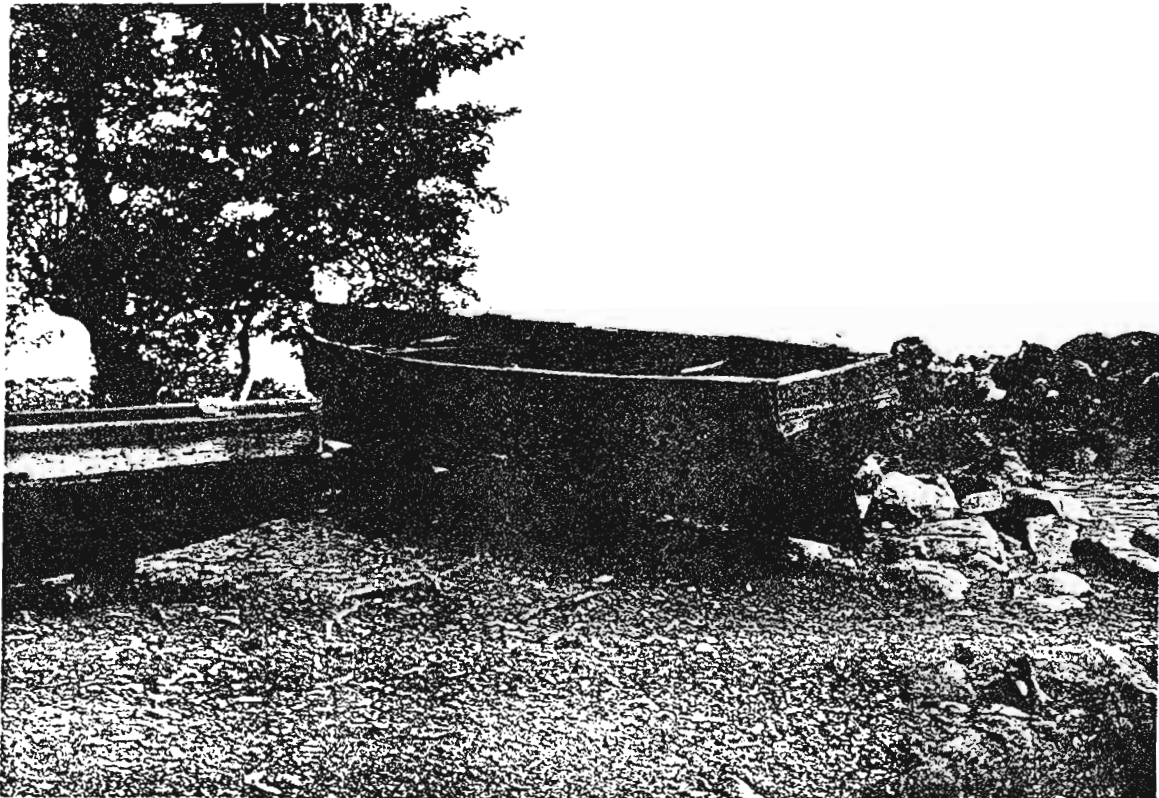
Photo 1 et 2 : Boaty abandonné sur le débarcadère de Koromandjan (Kassa, île de Loos)

Photo 3 : Système d'attache du gouvernail

Photo 4 : Remarquer la quille de l'embarcation

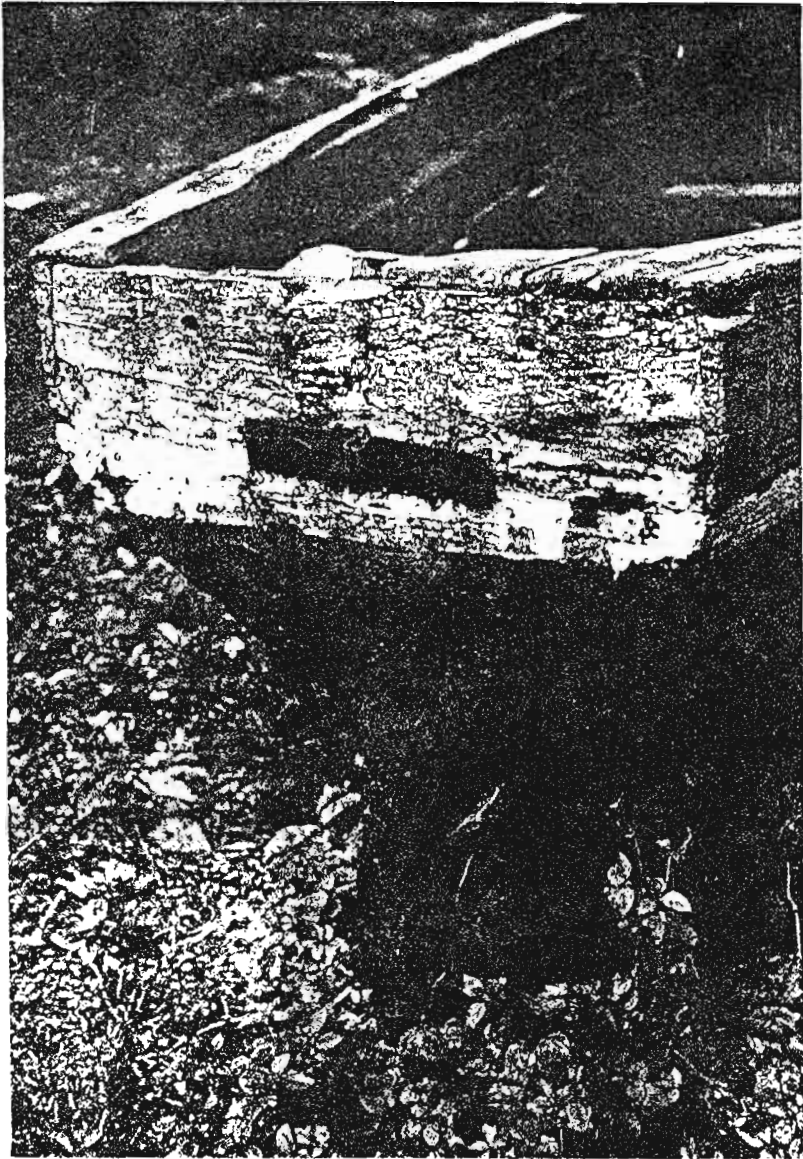


1



2

3



4

