

GUINEE

PROGRAMME DE SERVICES CONSULTATIFS
EN MATIERE D'AMENAGEMENT DES PECHEES ET DE DROIT DE LA
PECHE
DANS LA ZEE

Privatisation de sept chalutiers 14-M
en République de Guinée

par

J. Roullot et F.J. Doucet



Organisation des Nations Unies
pour l'alimentation et l'agriculture
Rome, mars 1991

Le présent rapport a été préparé durant l'exécution du projet identifié sur la page de titre. Les conclusions et recommandations figurant dans ce rapport sont celles qui ont été jugées appropriées lors de sa rédaction. Elles seront éventuellement modifiées à la lumière des connaissances plus approfondies acquises au cours d'étapes ultérieures du projet.

Les désignations utilisées et la présentation des données qui figurent dans le présent document n'impliquent, de la part des Nations Unies ou de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
1. INTRODUCTION	2
1.1 Objectifs et déroulement de la mission	2
1.2 Remerciements	3
1.3 Résumé des conclusions et recommandations	3
2. CONTEXTE POUR LA PRIVATISATION	4
2.1 Les ressources et l'effort de pêche	4
2.2 Mise en oeuvre de la politique des pêches	6
2.3 Les investissements et les institutions	7
2.4 Commercialisation et distribution	9
3. PRIVATISATION DE LA FLOTTILLE SEMI-INDUSTRIELLE	10
3.1 Etats et performances des chalutiers d'origine espagnole	10
3.1.1 Historique	10
3.1.2 Caractéristiques des bateaux et état actuel	12
3.1.3 Exploitation des bateaux	14
3.1.4 Rentabilité de ces unités	15
3.2 Options pour la privatisation des 14M	18
3.2.1 Vente directe ou location/vente aux actuels locataires	18
3.2.2 Vente par appel d'offres	21
3.3. Amélioration des conditions d'exploitation des 14M	24
3.4 Plan d'opération pour la flotte de 10 chalutiers d'origine brésilienne	25
ANNEXE 1 Tableaux et fiches techniques	27
2 Termes de références de la mission	44
3 Références bibliographiques	46
4 Liste des personnes rencontrées	47

PRIVATISATION DE BATEAUX DE PECHE DE 14-M APPARTENANT A LA
REPUBLIQUE DE GUINEE

1. INTRODUCTION

1.1 Objectifs et déroulement de la mission

Le Gouvernement de Guinée a demandé à l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) une assistance pour définir les modalités de privatisation de sept chalutiers de 14 m fournis par l'Espagne entre 1985 et 1987 dans le cadre d'un accord hispano-guinéen sur les pêches. A l'heure actuelle, ces bateaux sont sous la responsabilité de l'Office pour la promotion de la pêche industrielle (OPPI) et sont loués à bail à des entreprises guinéennes contre paiement mensuel. La politique du gouvernement est de se retirer des activités de production (capture, traitement et commercialisation du poisson) et de transférer ces responsabilités au secteur privé.

La FAO a donc envoyé en Guinée une mission composée de deux personnes, M. F. Doucet, un économiste et M. Roullot, expert en bateaux de pêche; M. Greenberg, un avocat conseil, a procédé à la révision de l'avant-rapport de la mission et ses commentaires ont été inclus dans le présent rapport. L'économiste qui était aussi le chef de mission, a séjourné en Guinée pendant trois semaines et l'expert en bateaux de pêche, pendant deux semaines au courant du mois d'août 1990. Les tableaux et fiches techniques supportant les conclusions de la mission font l'objet de l'Annexe 1. Les termes de référence complets de la mission font l'objet de l'Annexe 2.

Il faut noter que le gouvernement a en outre signé un contrat pour la construction, au Brésil, de 20 bateaux de 14,5 mètres. Bien que la privatisation de ces bateaux ne figurait pas dans les termes de référence de la mission, une documentation sur ces bateaux est présentée à l'Annexe 1. Les suggestions incluses dans ce rapport sur la privatisation des bateaux d'origine espagnole, pourront être utilement utilisées pour la privatisation des navires brésiliens de caractéristiques analogues.

Une deuxième requête d'assistance a été adressée à la Banque mondiale qui l'a transmise au Centre international pour l'exploitation des océans (CIEO) du Canada. Par un concours d'événements, la FAO et la CIEO ont fourni simultanément une réponse positive. La mission du CIEO est arrivée en Guinée quatre jours avant que la mission de la FAO n'ait terminé son travail sur le terrain. Les deux missions ayant les mêmes termes de référence et la mission FAO ayant déjà rassemblé toutes les données relatives aux bateaux, il a été décidé d'un commun accord avec le Secrétariat d'Etat aux pêches (SEP) que la mission CIEO concentrerait ses efforts sur les installations à terre et la commercialisation des produits, ainsi que sur les exigences en matière de formation.

La mission de la FAO a transmis aux consultants du CIEO tous les renseignements utiles qu'elle avait rassemblés et a introduit les consultants auprès des personnes/institutions concernées. Afin d'éviter tout double emploi dans les efforts ou toute discordance dans les conseils, il a été convenu que les rapports, complémentaires, des deux missions constitueront une réponse commune à la requête d'assistance de la Guinée.

1.2 Remerciements

Les membres de la mission souhaitent exprimer leur reconnaissance pour l'assistance dont ils ont bénéficié au cours de leur bref séjour en Guinée. La liste des personnes rencontrées fait l'objet de l'Annexe 4. Ils souhaitent remercier en particulier MM. Dieng et Mahy, Conseillers du Secrétaire d'Etat aux pêches, qui ont fourni les documents, et ont pris toutes les dispositions nécessaires aux entrevues de la mission. Ils tiennent à remercier en outre la représentation de la FAO en Guinée pour son soutien logistique.

1.3 Résumé des conclusions et recommandations

L'expérience de l'exploitation des chalutiers de 14 m construits en Espagne était en général présentée comme un échec. En analysant les données disponibles, et en se référant aux cuisantes déroutées du passé, il s'avère que cette entreprise est plus positive que l'opinion générale ne le reflétait. Les dernières années ont démontré l'échec de l'exploitation d'une flotte nationale (SOGUIPECHE/SONAPECHE), le peu de réussite dans le versement du montant des licences en poisson, la mauvaise performance des bateaux de seconde main. Face à ces scores faibles, force est de saluer la contribution des chalutiers de 14 m loués à des opérateurs privés. A raison de 721 tonnes déclarées, et de la création d'environ 120 emplois directs, il faut considérer cette opération comme positive. Face à la carence en approvisionnement en poisson, cette expérience a contribué de façon certaine à l'apport protéique au pays. La pleine privatisation des chalutiers de 14 m est à même, si elle est effectuée dans un esprit visant à assurer une rentabilité consolidée des unités, d'accroître encore la contribution économique et sociale de cette flottille au développement du secteur halieutique en Guinée.

Dans cette acception, les principales recommandations de la mission sont les suivantes:

- le gouvernement devrait s'efforcer d'améliorer le fonctionnement du cadre institutionnel supportant les opérations de pêche, en particulier les conditions d'investissements dans le secteur. Il serait notamment nécessaire de clarifier, par des mesures appropriées, la distinction entre assistance au secteur privé et intervention dans les affaires courantes de ce dernier;
- la location-vente ou le recours à des contrats de gestion pour la privatisation des chalutiers de 14 m d'origine espagnole ne devrait être envisagée que si les conditions d'une vente directe au comptant ne sont pas réunies;
- la vente des unités de 14 m aux actuels locataires devrait être considérée en priorité; la vente devrait être négociée en fonction de la valeur résiduelle des bateaux mais en tenant compte des loyers déjà payés et après une estimation au cas par cas de la valeur des navires;
- en cas de location-vente, le maximum du montant exigible ne devrait pas dépasser la valeur économique résiduelle des bateaux; en cas de vente au comptant les locataires devraient pouvoir bénéficier d'une remise importante afin de ne pas trop affecter leur fonds de roulement actuels;
- en cas de vente par appel d'offre, des acquéreurs guinéens, étrangers ou des sociétés mixtes devraient être considérés. Cette option s'applique également pour les navires de 14,5 m d'origine brésilienne. La démonstration d'une expérience substantielle dans le domaine des pêches,

en plus de garanties financières sérieuses devraient s'ajouter à un certain nombre d'autres conditions juridico-techniques clairement stipulées dans l'appel d'offres et dans le ou les éventuels contrats de cession;

- la contre-valeur de six des 10 + 10 unités attendues du Brésil devrait être utilisée pour l'achat de pièces de rechange afin d'éviter l'immobilisation rapide de ces navires.

2. CONTEXTE POUR LA PRIVATISATION

2.1 Les ressources et l'effort de pêche

La ZEE de la République de Guinée est vaste, avec 300 km de côte et un plateau continental s'étendant en moyenne à 80 milles marins (120 km) de la côte. Cette zone est riche en stocks d'espèces à haute valeur marchande et contient également des stocks d'espèces ayant une valeur commerciale moindre mais qui sont tout aussi importantes en termes de protéines pour la population locale. Bien que l'on n'ait pas une connaissance complète de ces stocks, on pense que ceux-ci pourraient produire près de 214 000 t par an, à condition d'être proprement gérés. Il a souvent été affirmé qu'il y a saisonnièrement dans cette zone une quantité importante de balistes, mais en fait ceci reste à prouver. De toute manière, aucune méthode n'a été trouvée pour pêcher les balistes à l'échelle commerciale.

Les stocks de la zone artisanale, de 0 à 15 m de profondeur, sont bien connus et ce, grâce aux recherches effectuées entre 1985 et 1988 par le bateau de recherche N.O. ANDRE NIZERY pour le compte de l'Institut français de recherche scientifique pour le développement en coopération (ORSTOM).

Sur les 214 000 t de potentiel de production, 80 000 t proviendraient de la zone artisanale, avec 45 000 t d'espèces démersales et de "céphalopodes", et 35 000 t d'espèces pélagiques. Les 134 000 t estimées pour la zone industrielle se composeraient de pélagiques (48,5%), démersaux (26,1%), "céphalopodes" (22,4%) et crustacés (3,0 %).

Dans la zone artisanale, on trouve des quantités importantes de Scianides, de Sparides, de sardinelles et d'ethmaloses. On trouve aussi des crevettes pénéides, mais en quantité limitée. Les langoustes vertes sont pêchées régulièrement. Les soles représentent près de 3% des captures des chalutiers.

Au-delà de 15 m de profondeur, il y a quelques concentrations de seiches; plus en profondeur, à 160-170 m on trouve des calamars. Un stock de crevettes d'eau profonde (Longirostris) à 300-400 m de profondeur avec des captures de l'ordre de 450 kg/jour a été identifié. Il n'y a pas très longtemps encore, ces stocks étaient exploités par les pêcheurs artisanaux guinéens ainsi que par les flottes étrangères qui capturaient de grandes quantités dont on méconnaît le volume. Depuis l'extension de la juridiction nationale à 200 milles, la Guinée a accordé des licences aux bateaux étrangers leur permettant de pêcher dans la ZEE contre redevance ou autres arrangements. La capture actuelle des pêcheurs artisanaux est de quelque 30 000 t par an: un recensement récent a estimé que les embarcations artisanales sont environ 2 000 dont 700 peuvent être considérées comme étant "grandes". Ces dernières sont supposées pouvoir capturer environ 200 kg par jour en moyenne et pêcher près de 180 jours par an; soit 25 000 t par an. Avec l'apport des embarcations plus petites, 30 000 t serait une estimation raisonnable. Il n'existe pas de système de collecte organisée des données aux points de débarquement.

Les captures déclarées par les bateaux étrangers sont, dit-on, peu sûres, mais telles quelles, elles semblent indiquer qu'il y a surexploitation de certains stocks démersaux. Le volume de poissons capturé a sans doute excédé le niveau de prise maximale équilibrée mais encore, aurait-il fallu être à même d'en fixer un. Le nombre de licences octroyées aux bateaux étrangers pour la pêche aux poissons démersaux et aux "céphalopodes" est passée de 16 en 1976 à 76 en 1990. En 1987, alors qu'il y avait 65 bateaux ayant une licence pour la pêche aux démersaux et aux "céphalopodes", les recherches ont établi une baisse dans la capture par unité d'effort dans la zone artisanale. Le problème réside dans le fait que la Guinée n'est pas à même d'appliquer ses réglementations, ce qui fait que certains de ces bateaux pourvus de licence pêchent sans doute illégalement dans la zone artisanale alors que d'autres bateaux pêchent dans la ZEE sans licence.

Le gouvernement a également octroyé des licences aux chaluts à crevette (1 à 13 licences entre 1971 et 1990). Même s'il y a des crevettiers qui pêchent illégalement, il serait exagéré de croire à une capture de 10 000 t ou plus. En effet, la capture maximale, en crevettes côtières, d'un crevettier typique serait plutôt de l'ordre de 50 tonnes par an le long de la côte ouest-africaine. Par conséquent, il faudrait 200 bateaux de pêche pour capturer 10 000 tonnes. Les données obtenues par la mission pour ce qui est de la capture d'un crevettier sur une période de 90 jours (janvier-avril 1990) font penser plutôt à une capture de moins de 25 t par an. Depuis 1980, des licences ont également été octroyées à des senneurs et des canneurs pour la pêche du thon (de 5 licences en 1982 à 46 licences en 1989). Les bateaux pour la pêche du thon suivent les thons dans leur migration à travers la ZEE et les données qui ont été rapportées quant à leur capture sont considérées peu élevées. Des détails quant aux captures potentielles et réelles sont fournis à l'Annexe 1, tableau 14.

Des années durant le gouvernement s'est employé à développer une flotte de pêche industrielle nationale et ce, soit directement avec ses nationaux ou alors par des co-entreprises mixtes (nationales et étrangères). Ces efforts ont été décevants. Dernièrement, le gouvernement a bénéficié d'une aide financière sous forme de prêts accordés à des conditions de faveur et de subventions de la Caisse centrale de coopération économique (CCCE) (France) ainsi que du Fonds Européen de Développement (FED), afin de développer un complexe de pêche industriel comprenant des chalutiers congélateurs, une usine de traitement du poisson, des entrepôts frigorifiques ainsi qu'un chantier naval pour la réparation des bateaux. Une société mixte (Joint venture), "La Nouvelle SOGUIPECHE", entre le Gouvernement de Guinée et une importante entreprise de pêche française a été créée pour la gestion de ce complexe.

Il est encore trop tôt pour préjuger de sa réussite; mais un aspect important de cette coentreprise est qu'elle devrait pouvoir capturer un assez grand volume de poissons démersaux à haute valeur commerciale ce qui entraînerait une réduction importante du nombre de licences que le gouvernement octroie aux bateaux de pêche étrangers, et partant, une réduction des revenus obtenus grâce à l'octroi de ces licences. En outre, à moins d'instaurer un système de suivi, contrôle et surveillance, la quantité de poisson disponible pourrait à long terme ne plus suffire pour assurer la rentabilité de la société; par conséquent, sa contribution directe au marché local serait limitée. Toutefois, les devises étrangères perçues par cette entreprise pourraient éventuellement servir à l'importation de poisson meilleur marché bien que les besoins en devises étrangères de la co-entreprise mixte soient considérables, sans doute de l'ordre de 60% des dépenses totales de fonctionnement.

Entre 1985 et 1987, alors qu'elle était en passe de développer une flotte de pêche industrielle nationale, la Guinée a reçu de l'Espagne six chalutiers de

14 mètres ainsi qu'un senneur et elle a récemment passé un contrat pour la construction de 20 bateaux du même genre au Brésil. Les bateaux brésiliens sont financés grâce à des fonds obtenus dans le cadre d'un accord de pêche CEE-Guinée. Même si tous ces bateaux pêchaient au maximum de leur potentiel, leur capture totale individuelle ne dépasserait pas les 500 t, (10 000 t par an pour l'ensemble des bateaux), ce qui fait qu'à eux seuls ils ne constitueraient pas une menace pour la ressource. Toutefois, ces bateaux pourraient entrer en conflit avec les "grandes" embarcations artisanales, à moins qu'ils ne soient obligés de pêcher au-delà de la zone réservée aux pêcheurs artisanaux. Ces bateaux risquent aussi de causer des difficultés sur le marché local du poisson. Le gouvernement a aussi signé un contrat pour la construction, au Brésil, de trois chalutiers congélateurs de 32 mètres, dont deux ont déjà été livrés à la Guinée.

2.2. Mise en oeuvre de la politique des pêches

L'objectif principal du Gouvernement de la Guinée en ce qui concerne le secteur des pêches est rapporté dans un des documents de la première conférence nationale sur les pêches, qui s'est tenue en août 1989:

- accroître au maximum les bénéfices économiques et sociaux que le pays peut tirer de l'exploitation rationnelle des ressources marines de la Zone économique exclusive.

Cet objectif général a été traduit dans trois sous-objectifs plus précis:

- accroissement considérable du volume des captures pour atteindre l'autosuffisance en matière de poisson;
- création d'emplois; et,
- augmentation du revenu national.

Ces objectifs devront être réalisés en recourant aux stratégies suivantes:

- création d'une infrastructure économique de soutien au développement d'une capacité nationale de capture, de traitement et de commercialisation des ressources marines avec intervention du secteur privé;
- établissement d'un régime de gestion des ressources marines englobant un système de suivi, contrôle et surveillance ainsi qu'un système approprié de collecte de données statistiques;
- recherche d'une aide financière extérieure; et,
- renforcement de l'administration des pêches et restructuration des organismes semi-publics par l'élimination du monopole d'Etat.

Au cours de la Première République, le rôle du secteur privé était quasi inexistant. Dans le secteur des pêches, la responsabilité au niveau de la capture, de la transformation, de la commercialisation et de la distribution du poisson incombait à différents organismes relevant du gouvernement, tout d'abord à l'Office de Développement de la pêche industrielle (ODEPI), restructuré récemment en office pour la promotion de la pêche industrielle (OPPI). Durant la Deuxième République, le gouvernement prit la décision de se retirer de toute activité de production et de distribution. Les pêcheurs ont acquis le droit de posséder et d'opérer leurs bateaux mais le gouvernement

continue de posséder et d'opérer les installations à terre. La politique actuelle est de limiter le rôle de l'OPPI à un rôle de promotion et de soutien.

Le gouvernement a éprouvé des difficultés à se retirer des activités de production, y compris pour les sept bateaux de 14 mètres fournis par l'Espagne. Le gouvernement aura bientôt à affronter le même problème avec les bateaux du même type en construction au Brésil. On a constaté que les deux chalutiers congélateurs de 32 m provenant du Brésil et qui seront loués à bail à la NOUVELLE SOGUIPECHE présentent des défauts de conception.

A l'heure actuelle, six des bateaux espagnols de 14 mètres sont loués à des entreprises locales. L'OPPI est chargé de suivre leurs activités. Durant les deux premières années, le gouvernement a engagé des sommes considérables pour leur entretien, et ce, malgré le fait que dans le cadre d'un crédit bail, ce devrait être aux bailleurs qu'incombe l'entretien des bateaux. La situation a changé depuis, et l'OPPI n'a plus à payer pour les réparations.

Dans le contexte guinéen, attirer des capitaux vers le secteur primaire de l'industrie des pêches n'est pas aisé. Il ne semble pas y avoir de surplus important de capitaux privés prêts à être investis à cause du risque élevé que cela comporte mais aussi à cause du manque d'entrepreneurs ayant l'expérience nécessaire dans ce domaine. Tout capital privé local destiné à l'industrie des pêches serait plus facilement investi dans la commercialisation, laquelle requiert des investissements moins importants et engendre des recettes immédiates plus élevées avec moins de risques.

Il a été constaté que la zone côtière, réservée à la pêche artisanale, est sous-exploitée par les pêcheurs artisanaux. Cette zone n'a toutefois pas encore été clairement définie au niveau législatif. Les flottes industrielles, tant nationales qu'étrangères, exploitent sans doute cette zone. C'est ce qui arrive en général lorsque les zones considérées comme étant réservées aux flottes industrielles sont fortement exploitées, et la zone côtière sous-exploitée. Avec l'expansion de la flotte artisanale et l'introduction des bateaux construits au Brésil, les stocks démersaux de cette zone qui sont censés être réservés aux pêcheurs artisanaux risquent à leur tour d'être surexploités.

Pour être sûr que les flottes nationales existantes ou prévues ainsi que les installations à terre aient un approvisionnement continu en poisson, le gouvernement devra établir un système approprié de suivi, contrôle et surveillance et devra également réviser sa législation afin que le régime de gestion éventuel d'une ressource de pêche donnée puisse être appliqué de manière efficace. Les entreprises privées de pêche et de traitement, qu'elles soient efficaces ou non, ne prospéreront pas à moins d'être approvisionnées régulièrement en poisson et à un prix raisonnable. Cela implique une exploitation des stocks à un niveau permettant un taux de capture élevé.

2.3 Les investissements et les institutions

Le milieu des investissements et des institutions où opère l'industrie des pêches reflète la situation du pays dans son ensemble. Le Code des Investissements offre un traitement préférentiel pour les investissements dans le secteur des pêches. Une autre ordonnance permet à l'industrie d'acheter tous ses intrants exempts d'impôts et de droits d'importation. Il existe par contre, une taxe de 2% à l'exportation du poisson, ce qui constitue un coût supplémentaire pour les entreprises de transformation pour lesquelles il est capital d'exporter le poisson à haute valeur commerciale pour être viables.

L'industrie de la pêche ne bénéficie pas d'opportunité de crédits à long terme. Etant donné qu'il n'y a jamais eu en Guinée d'industrie privée de la pêche importante, on connaît mal les critères de rentabilité économique de cette activité. Pendant quelque temps à l'avenir, tout investissement assez important devra sans doute provenir de sources extérieures, privées ou publiques, ou d'un mélange des deux. Toutefois, il sera difficile d'attirer des investissements privés étrangers vers l'industrie de la pêche, à moins d'instaurer un système de gestion des pêches approprié, et sauf à des conditions peu favorables pour la Guinée. La création d'un crédit maritime spécifique est à l'étude, mais dans le meilleur des cas, ce crédit ne fonctionnera efficacement que dans de nombreuses années. L'expérience dans d'autres pays africains n'est pas très encourageante. Nonobstant le contexte actuel, il semble néanmoins possible de privatiser les chalutiers espagnols malgré les contraintes relatives aux structures des investissements, et ce essentiellement parce que les montants nécessaires en cause ne sont pas énormes.

De la même manière, l'environnement institutionnel ne favorise pas le développement des pêches et il en est de même pour les autres industries. Puisque le secteur des pêches est considéré en Guinée comme un vecteur de croissance, le gouvernement devrait s'efforcer de rendre les supports institutionnels plus performants afin de pouvoir mettre en oeuvre sa politique de développement halieutique. Il serait nécessaire de faire une distinction très nette entre l'assistance au secteur privé et l'intervention dans les affaires courantes de ce dernier, et ce, même s'il n'est pas facile pour les responsables de se désengager de leur rôle passé de "faiseurs" pour devenir des "promoteurs", comme c'est le cas à l'heure actuelle.

Bien que l'administration des pêches doive être renforcée, elle pourrait mieux fonctionner avec sa capacité actuelle en personnel si celle-ci était mieux utilisée. Certains des jeunes professionnels qui ont accompagné la mission étaient fort compétents mais manquent de motivations pour donner le meilleur d'eux-mêmes. En outre, l'administration des pêches est en phase de restructuration, et c'est là un processus qui bouleverse pour un temps l'efficacité de toute organisation.

Le port de pêche de Conakry (Annexe 1, fiche technique n° 1) dispose actuellement de 160 m de quai, d'une usine à glace de 25 t/j et d'environ 1 000 t de capacité frigorifique. Les services gasoil, déchargement, réparations sont présents mais requièrent une gestion plus rationnelle. L'inauguration de la NOUVELLE SOGUIPECHE en octobre 1990 doit améliorer cette situation et sera susceptible de catalyser le développement de l'activité de pêche au port de Conakry. Cependant, dans un proche avenir, il faudra sérieusement envisager la mise à la disposition du secteur privé des services relatifs à la pêche tels que quai, eau, gasoil, réparation, glace, stockage, etc., qui sont actuellement insuffisants.

Les services portuaires n'ont rien d'exceptionnel mais sont relativement efficaces dans le contexte local. L'eau, l'électricité, et le carburant sont disponibles mais l'on constate des coupures fréquentes d'électricité, tout comme dans le reste de Conakry. En conséquence, les entreprises de transformation et du froid auraient besoin de générateurs de secours fonctionnant au carburant ce qui suppose inévitablement une augmentation de leurs coûts de production. Le gasoil n'est pas toujours de bonne qualité et lorsqu'il y a pénurie un système parallèle existe. Les autres services portuaires laissent parfois à désirer, mais ceci concerne tous les usagers du port et pas seulement les activités halieutiques. A l'heure actuelle, on assiste à une pénurie de capacité de stockage frigorifique, pénurie qui sera comblée lorsque la NOUVELLE SOGUIPECHE et le COGIP (société mixte

guinéo-ivoirienne) seront opérationnels. La glace est généralement disponible. Les structures de débarquement pour les bateaux de pêche sont mal gérées et seront trop encombrées lorsque les bateaux brésiliens arriveront. (Les détails relatifs aux structures portuaires font l'objet de la Fiche technique 1.)

Un projet pour la formation de pêcheurs marins, de mécaniciens et de charpentiers doté d'un bateau pour la formation en mer est opérationnel. Les cours s'effectuent au niveau secondaire et durent trois ans. Jusqu'à présent, 423 élèves ont été reçus: 102 en tant que mécaniciens, 126 en tant que charpentiers et 193 en tant que pêcheurs. La mission a reçu des informations contradictoires sur le placement des pêcheurs. Certains d'entre eux ont trouvé un travail à long terme à bord des bateaux espagnols de 14 m (une vingtaine apparemment) ainsi qu'à bord des chalutiers de la NOUVELLE SOGUIPECHE (cinq pêcheurs). D'autres ont été placés sur des bateaux étrangers pourvus de licence (une des conditions pour l'octroi de licence). Certains des mécaniciens ont apparemment réussi à se placer dans l'industrie de la pêche mais la mission en ignore le nombre exact. Les charpentiers par contre, n'ont guère réussi à trouver un emploi dans l'industrie de la pêche.

On constate toutefois un manque de pêcheurs expérimentés pour les bateaux de pêche industrielle. Pendant un certain laps de temps l'industrie devra dépendre de patrons de pêche et d'ingénieurs venant de l'étranger. C'est là un désavantage important pour le développement d'une flotte de pêche industrielle nationale. A titre d'exemple, la NOUVELLE SOGUIPECHE a dû tester 250 marins avant de trouver 75 hommes acceptables; de surcroît, quatre pêcheurs sénégalais expérimentés ont dû être embauchés pour chaque bateau à cause du manque d'expérience des pêcheurs guinéens en matière de chalutage en eau profonde.

Bien qu'il y ait un contrôle sur les devises étrangères, la Banque Centrale fournit les autorisations nécessaires pour l'importation de pièces détachées, mais malheureusement avec des retards préjudiciables. Cette situation n'est pas propre à l'industrie de la pêche. La mission n'a pas eu l'impression que le manque de devises étrangères ait pu entraver de manière très grave le fonctionnement des bateaux. Les difficultés dans l'obtention des pièces détachées sont plutôt liées au problème d'approvisionnement plutôt qu'au manque de devises étrangères. Les moteurs utilisés ne sont pas très courants en Guinée.

2.4 Commercialisation et distribution

La plus grande partie du poisson commercialisé en Guinée est capturé par les pêcheurs artisanaux et vendu à des femmes (mareyeuses) qui le revendent directement aux consommateurs à la plage ou à des détaillants (en général des femmes). Le poisson congelé débarqué par les flottes étrangères et à présent également par la NOUVELLE SOGUIPECHE, est aussi vendu aux mareyeuses. Le poisson est presque entièrement consommé à proximité des points de débarquement. Cela est dû apparemment à un manque de structures de distribution dans l'arrière pays mais rien ne prouve qu'il y ait un surplus de poisson à distribuer. Apparemment, à l'intérieur du pays les prix sont sensiblement plus élevés qu'à proximité de la côte, et il est donc surprenant de voir que les entrepreneurs privés n'aient pas fait davantage d'efforts pour conquérir ce marché.

Les prix aux points de débarquement varient selon les fluctuations saisonnières. Durant la saison des pluies qui va de mai/juin à septembre/octobre, les embarcations artisanales ne sortent pas tous les jours

en mer. Au cours de cette période les prix sont à la hausse mais tendent à décroître pendant le restant de l'année (Annexe I, Tableau 11). On a très peu de données sur les prix puisqu'il n'existe pas de système organisé de collecte des informations. Il n'y a en principe aucun contrôle officiel sur les prix quoiqu'il existe un élément résiduel de contrôle. La NOUVELLE SOGUIPECHE par exemple, est obligée de vendre ses produits à base de poisson congelé à FG 450 le kilogramme, alors que le prix sur le marché libre est considérablement plus élevé. La mission a été informée que ce contrôle cesserait bientôt.

La fluctuation des prix s'explique d'une part par le manque de poisson congelé en réserve qui permettrait de faire la soudure et d'autre part, par le fait que ceux qui achètent le poisson frais ne sont pas équipés pour conserver tout excédent de poisson et le revendre après. Qui plus est, comme la plus grande partie du poisson n'est pas conservée sous glace, sa durée de conservation ne dépasse guère une journée. L'excédent éventuel de poisson est fumé et vendu à l'intérieur du pays, mais la mission n'a pas été à même d'en déterminer le volume.

Près de 75% du poisson débarqué par la flotte artisanale se compose de petits pélagiques, d'ethmaloses et de sardinelles. Les bateaux espagnols de 14 M capturent une proportion plus importante d'espèces démersales à haute valeur commerciale. Dans le cadre du système actuel de commercialisation, ils ne réussissent pas à maximiser leurs revenus car il n'existe pas d'usine de transformation opérationnelle qui soit à même de leur acheter le poisson, de le fileter et de l'exporter à l'état frais vers l'Europe par avion. La NOUVELLE SOGUIPECHE sera à même d'assurer un tel marché, lequel donnerait l'opportunité aux exploitants des bateaux 14-M d'accroître leur bénéfices. Le volume supplémentaire des espèces à haute valeur commerciale devrait également faire augmenter les bénéfices de l'usine de transformation. On trouvera bien sûr moins de poisson frais sur le marché local mais ceci sera contre-balancé par un plus grand approvisionnement de poisson congelé en provenance de la NOUVELLE SOGUIPECHE.

3. PRIVATISATION DE LA FLOTTILLE SEMI-INDUSTRIELLE

3.1 Etats et performances des chalutiers d'origine espagnole

3.1.1 Historique

Un accord de coopération en matière de pêche entre l'Espagne et la Guinée a été signé le 7 février 1983. Cet accord prévoyait la livraison de bateaux de pêche semi-industrielle au titre de la compensation financière résultant des droits de pêche octroyés par la Guinée pour un montant de:

BATEAU 14 M	PTAS ¹	FG ¹
" " n° 1	22 767 500	42 801 356
" " n° 2	21 338 500	40 116 380
" " n° 3	28 802 000	61 927 084
" " n° 4	28 802 000	61 927 084
" " n° 5	35 000 000	65 703 128
" " n° 6	35 000 000	84 280 000
" " n° 7	35 000 000	84 280 000

La livraison au SEP de six chalutiers et d'un senneur-ligneur a donc débuté le 9 mai 1985 pour les deux premières unités et s'est poursuivie jusqu'au 10 juin 1987 avec l'arrivée des deux derniers chalutiers n° 6 et n° 7 (ci-après désignés 14M1, 14M2, etc.).

Rapidement l'exploitation de ces bateaux s'est révélée être une charge trop lourde pour le consortium d'Etat SOGUIPECHE/ODEPI qui en avait la gestion. D'autre part une volonté de désengagement de l'état des activités de production et de commercialisation émergeait dès 1986.

Cette situation a entraîné la mise en place d'un système de location, de la part de SOGUIPECHE/ODEPI au secteur privé. Les conditions suivantes régissaient les contrats relatifs à chacune des unités:

- Location à des sociétés de pêche privées guinéennes agréées par l'Etat ou toute personne physique guinéenne solvable;
- Assistance technique matérielle et morale de SOGUIPECHE/ODEPI aux locataires;
- Participation active du locataire au ravitaillement du marché du poisson frais;
- Utilisation majoritaire de main-d'oeuvre guinéenne.

Les sociétés nationales ayant signé les contrats de location sont les suivantes:

<u>Bateau</u>	<u>Entreprise</u>	<u>Loyer mensuel</u> (FG)
14M3	Compagnie africaine de pêche (CAP) 17 mai 1986	867 038
14M4	Société guinéenne de mareyage (SOGUIMAR) 19 mai 1986; puis récemment la SOPIGA	867 038
14M2	Société de pêche SOFRADI 23 juin 1986 (senneur-ligneur)	310 666
14M1	Société GUINEXO-DAPROMER 23 juillet 1986	579 942
14M5	Société de pêche LANYI 4 novembre 1986	867 038
14M6	Société de pêche SOPAG 1 juillet 1987	500 000
14M7	Société de pêche SIP-KENNEDE 1 juillet 1987	500 000

1/ Les sommes en pesetas figuraient sur les factures d'expédition du chantier naval espagnol alors que les sommes en FG figurent dans les archives de l'OPPI.

Le loyer variait de FG 310.666 à FG 831.038 en fonction de la spécificité de l'unité (chalutier ou senneur-ligneur), et en fonction des différences de prix pour chacun des bateaux, le taux de change ayant considérablement varié entre les dates de livraison (Annexe 1, tableau 6).

L'examen de la situation des locations au 31 décembre 1987 montre que les soldes débiteurs se situent entre FG 1 000 000 et FG 5 166 228, soit l'équivalent de 2 à 6 mois de loyer de retard.

Si cette situation semble à première vue inacceptable, elle n'en révèle pas moins que déjà à cette époque les chalutiers étaient correctement opérés puisque les locataires dans l'ensemble payaient leurs loyers.

A cette époque, l'ODEPI assurait le suivi technique de certains des bateaux, engageait une partie des dépenses en réparations qu'il essayait de recouvrer en prélevant une partie des captures. Ceci est actuellement révolu et l'OPPI n'assure plus qu'un suivi très léger, et ne prélève plus de poisson.

Le cas du senneur-ligneur 14M2 doit être traité à part, car son exploitation s'est révélée infructueuse. De mai 1985 à décembre 1986, il a été successivement exploité par quatre sociétés: SOGUIPECHE/ODEPI, KOUROU KONKETE, SOFRADI, SOGUIMAR.

Différentes techniques de pêche ont été tentées avec ce bateau mais les résultats n'ont jamais été probants. La production en 120 jours de pêche se répartit comme suit:

Senne: 3 990 kg
Ligne: 2 828 kg
Filet: 2 880 kg
total: 9 698 kg/120 jours soit 80 kg/jour

Malgré un loyer de FG 310.666 par mois ce bateau n'a pas pu continuer à être exploité et il est immobilisé depuis décembre 1986. Plusieurs sociétés ont souscrit à son achat, la CAP, la SOPECOMA, la PROGUI, la DAPROMER. La Société DAPROMER a récemment conclu avec l'OPPI un contrat de location/vente qui se chiffrait à FG 25 359 646. Les demandes d'achat ainsi que le prix de vente d'une unité abandonnée depuis 1986 et "cannibalisée" entre-temps montre l'intérêt des opérateurs privés guinéens par ce type de bateau.

Le senneur-ligneur peut lorsqu'il sera remotorisé et remis en état, être utilisé de différentes façons. Il peut être orienté en fileyeur sur la pêche à la sole et éventuellement à la langouste; il peut aussi servir de bateau-mère à un groupe de pirogues pêchant à la ligne; enfin il peut être converti en chalutier et opérer de la même façon que les autres unités.

Jusqu'en 1989, on assistait à une réduction des paiements mensuels des autres unités, proportionnels au nombre de jours durant lesquels le bateau n'a pas été à même de pêcher à cause d'une panne mécanique; en revanche, l'OPPI faisait payer les réparations. A partir de 1989, les paiements mensuels ont été portés à un million de FG.

3.1.2 Caractéristiques des bateaux et état actuel

Une description est présentée en Fiche technique 2 (Annexe 1). Ces bateaux de 14 mètres, propulsés par un moteur Talbot de 230 CV à 2 000 t/mm sont simples de conception et conviennent très bien au contexte local. Cependant, si de nombreux points positifs sont à mettre au crédit du

constructeur, un certain nombre de points faibles ont été mis en évidence au fil de l'exploitation de ces bateaux.

Points positifs:

- bonne tenue à la mer des bateaux
- simplicité de mise en oeuvre
- faible consommation de carburant
- robustesse de la coque
- facilité d'entretien
- faible tirant d'eau permettant un carenage sur les plages à marée basse
- ligne d'arbre sans problème particulier
- barre hydraulique adaptée
- treuil hydraulique sans défaillance jusqu'à ce jour

Points négatifs:

- moteur sous dimensionné, mais surtout non représenté d'où d'énormes problèmes d'obtention de pièces de rechange
- circuits électriques ayant mal vieillis et devant être repris
- machine insuffisamment ventilée
- auxiliaire entraînant pompe de cale et pompe de lavage du poisson défaillant
- sous-échantillonnage du pont
- cale à poisson non isolée
- échappement humide passant dans la cale à poisson et présentant de nombreux problèmes de fuite
- locaux équipage mal disposés, non isolés, mal ventilés.

Un relevé de l'état général de ces bateaux a été réalisé et une description en est faite à l'Annexe 1, tableau 9.

Le problème essentiel demeure celui de l'approvisionnement en pièces de rechange pour les moteurs. Dans l'ensemble, les moteurs de ces bateaux ont déjà été démontés de 2 à 3 fois, et bien souvent dépannés en fonction des moyens du bord. Beaucoup d'adaptations ont été faites pour faire pêcher ces bateaux et le "système D" prévaut dans ce type d'exploitation. Les gorges des pistons ont été creusées pour y mettre des segments non standards, les alternateurs ont été bricolés, les pompes à injection ont été adaptées d'autant que la qualité du gasoil a présenté et présente encore parfois des sérieuses altérations.

Une série de moteurs semblables existe au Ministère des transports, sur certains camions des travaux publics. Il s'agit là aussi d'un don espagnol et les mêmes problèmes de pièces de rechange se posent. De 16 camions initialement, il en resteraient seulement sept qui tournent grâce à une "cannibalisation" active, ce même procédé permet à certains des bateaux de trouver là, les pièces de rechange qui faisaient cruellement défaut. Diverses tentatives à travers l'ambassade d'Espagne, à travers Renault Véhicule Industriel en France, pour l'obtention de pièces de rechange n'ont semble-t-il pas abouti. Les organes recherchés sont essentiellement: segments, pistons, chemises, turbo, pompe à injection, injecteurs, pompe à eau, etc.

En résumé, l'état général des bateaux est donc médiocre. Cependant, sur les 3,5 dernières années d'exploitation, ces chalutiers ont été arrêtés pour panne ou défaillance technique moins de 80 j/an, (Annexe 1, tableau 3) et plusieurs de ces unités font plus de 280 sorties/an à la mer ce qui est une excellente prestation. Ces bateaux sont actuellement dépouillés de leurs

accessoires initiaux (pompe de cale, lumière, sondeur, VHF, gazinière, manche à eau, etc.) et seul l'essentiel fonctionne vraiment: coque, moteur, treuil.

De par le système de commercialisation du poisson utilisé, l'importance de l'équipage à bord, la simplicité des accessoires et la durée des sorties, ces bateaux sont en fait un moyen terme entre les grosses pirogues de la pêche artisanale et les chalutiers de la pêche industrielle. Ils sont de fait l'outil idéal pour la formation "sur le tas" d'une pépinière de marins susceptibles ultérieurement de s'embarquer avec succès sur les bateaux de la pêche industrielle.

3.1.3 Exploitation des bateaux

Les chalutiers de 14 mètres font des sorties d'une durée moyenne de 10,5 heures, de 8h00 à 18h30. Le nombre de sorties par an se situe autour de 280 jours, 307 jours pour les meilleurs, 271 jours pour les moins bons (Annexe 1, tableau 10). Cette moyenne de 280 jours concerne 4 bateaux sur 6, 14M1, 14M3, 14M4, 14M6; les données sur les autres bateaux sont trop parcellaires et sous évaluées. La fiabilité des données pour les 1, 3, 4 et 6 a été établie par un dépouillement minutieux des cahiers de pêche disponibles.

La compilation des données recueillies montre des captures avoisinant les 200 tonnes par an (Annexe 1, tableau 10). A ce sujet, si les données fournies sont quelque peu disparates, le 14M6 doit être considéré comme le cas type et, après dépouillement des carnets de pêche, embarquement, interviews des patrons et armateurs, la mission a acquis la conviction qu'il est représentatif de la majorité des unités.

Il y a en effet pour les autres chalutiers un biais certain dû à différentes procédures dans la collecte et la transmission des informations relatives aux captures. Le cas du 14M5 en est l'illustration puisqu'il est considéré sur le port comme le meilleur bateau commandé par le patron le plus performant. Or les résultats quantifiés de ce bateaux laisseraient supposer le contraire.

Le nombre des membres d'équipage varie selon les bateaux, mais il se situe entre 8 et 14 personnes en mer et entre 9 et 10 personnes à terre. Un commandant, un second, un navigateur, un chef mécanicien, un mécanicien, un chef de pont, un maître de filet, 4 matelots, un cuisinier, un gardien.

En effet, les bateaux sortant environ 280 jours par an, une rotation d'équipage a été mise en place ce qui permet d'éviter les arrêts d'exploitation pour cause de fatigue, maladie, absentéisme en général.

Ce système de rotation fonctionne très bien, il a pour autre avantage de procurer de l'emploi à un nombre élevé de personnes qui vivent ainsi d'un certain salaire, mais aussi d'un apport quasi quotidien en poisson pour la maison. L'heure de départ qui se situe aux environs de 8h00, semble au premier abord trop tard pour une exploitation rationnelle d'un bateau de pêche. Un examen plus attentif de la situation montre que cette heure tardive d'appareillage se justifie par l'absence de moyens de transport avant 6h00 pour un équipage qui dans bien des cas réside fort loin du port.

La mise en pêche se fait environ 45 minutes après la sortie du port et 3 traits sont effectués dans la journée de pêche. Les manoeuvres sont simples, les fonds sont doux, et la profondeur de pêche varie de 5 à 20 mètres. Les chaluts de 22 à 24 m de corde de dos sont de type espagnol à grandes ailes et à faible ouverture verticale gréés avec des bras de 30 m en mixte de 24 mm de

diamètre. Le maillage est de 40 m(80) dans les ailes, le dos et le ventre, et de 20 m (40) pour le reste du chalut. Les panneaux font plus ou moins 1,6 m x 0,8 m pour 180 à 160 kg et la fune est en 13,5 mm de diamètre.

Les manoeuvres virage-filage sont trop longues et beaucoup de points pourraient être améliorés, mais d'une part l'équipage n'est pas pleinement motivé, d'autre part l'armateur-locataire n'étant pas propriétaire, il n'est pas enclin à réaliser les petites améliorations qui permettraient une meilleure efficacité pour l'ensemble des opérations.

La pêche se fait en vue de côte et dans la majorité des cas le sondeur n'est pas utilisé (en panne ou absence de courant). Les opérations de pêche se font pour l'essentiel dans un rayon de 30 milles nautiques autour du port de Conakry. L'examen de débarquement et des rendements présentés en Tableau 10 ne montre pas de fléchissement évident de l'un ou l'autre au cours des trois dernières années. Il semble donc que pour l'instant, la ressource supporte sans problème l'actuelle ponction des 14 M. L'analyse des rendements horaires moyens, cas du 14M6, 230 CV; comparés à ceux de LAALABA, 440 CV, montre une bonne performance des 14M par rapport à un bateau plus conséquent. (Tableau 11). Les variations de capture du bateau LAALABA sont dues au fait qu'il ne pêche que 4 jours sur 7 alors que le 14M pêche en général 6 à 7 jours sur 7. Les périodes favorables des petites marées où les rendements sont meilleurs, sont alors confondues avec les autres périodes dans la moyenne mensuelle.

L'éventuelle venue de 10 + 10 bateaux brésiliens de 14,5 mètres risque de modifier cette situation; il faudra alors adopter une stratégie de pêche différente, mais ceci sera développé plus loin.

Des sorties plus longues de 36 h et 48 h ont été réalisées par le passé surtout en 1988 par le 14M4 avec à bord un patron européen. Les rendements obtenus étaient meilleurs en comparaison de ceux obtenus par ce même bateau actuellement, sans pour autant être nettement transcendants. Mais il n'a pas été possible d'effectuer une série régulière de marées permettant au bateau d'assurer un tonnage suffisant par mois. De plus, le problème majeur s'est révélé être l'absence d'isolation de la cale qui nécessitait l'embarquement de plusieurs tonnes de glace qui fondait à vive allure.

En outre, les problèmes mécaniques, la pompe de cale défaillante, l'alternateur souvent en panne, font que l'exploitation de ces bateaux s'est révélée être plus sûre mais surtout plus régulière avec des marées quotidiennes.

Actuellement le poisson est trié en 3 catégories, et stocké à même le pont durant la journée de pêche. La capture est exposée au soleil sans même une bâche de protection jusqu'à l'heure du débarquement. La descente du poisson en cale est évitée semble-t-il pour réduire les manutentions lors de la mise à terre.

Malgré le peu de précautions et malgré l'aspect du produit, il y a une grosse affluence à l'heure de la vente et toute la marchandise est vendue en une demie heure, la demande étant largement supérieure à l'offre.

3.1.4 Rentabilité de ces unités

(a) Versement des loyers

Un des indicateurs de rentabilité d'un outil, est le règlement régulier des traites ou des loyers dans le cas d'une location.

En ce qui concerne les 14M le solde négatif des loyers au 30 juin 1990 varie entre FG 1.324.293 et FG 7.016.736, soit à raison d'un loyer de un million de FG par bateau, un retard de 1 à 7 mois (Annexe 1, tableau 6).

Bien qu'inacceptable cette situation révèle donc un paiement quasi régulier des loyers des bateaux depuis 1986-1987.

(b) Valeur résiduelle comptable

Un examen du tableau d'amortissement (Annexe 1, tableau 7) montre que le loyer actuel de 12 millions de FG/an est supérieur au montant de l'amortissement linéaire du bateau. Ce tableau d'amortissement est établi pour une durée de vie de 8 ans soit un taux de 12,5 % ce qui est loin d'être une hypothèse indulgente. L'amortissement de ces bateaux est donc largement couvert par le loyer, ce qui est aussi un signe certain de rentabilité. Les loyers ont théoriquement été payés pendant les premières années d'exploitation à raison d'environ 3/4 du montant total car les périodes d'arrêt, en moyenne 80 jours par an, étaient décomptées. Depuis juillet 1989 ces loyers sont uniformisés à 12 millions de FG par an et les périodes d'arrêt ne sont plus décomptées. De même les réparations entreprises par l'OPPI les années précédentes et par les propriétaires ne sont plus prises en compte. Les prélèvements antérieurs de poisson de l'OPPI et les charges salariales de l'OPPI ne sont actuellement plus comptabilisés en déduction ou adjonction car ceci n'existe plus.

Faute de données comptables plus précises, la mission considère que les loyers ont été payés au 3/4 pendant la première période et pleinement après juin 1989. Ce qui donne le montant respectif suivant:

<u>BATEAU</u>	<u>LOYER</u>	<u>VALEUR D'AQUISITION</u>	<u>RATIO</u>
14M1	33 658 434	42 801 356	78 %
14M2		40 116 380	
14M3	41 893 804	61 927 084	67 %
14M4	41 893 804	61 927 084	67 %
14M5	38 664 912	65 703 128	59 %
14M6	30 000 000	84 280 000	35 %
14M7	30 000 000	84 280 000	35 %

Il apparaît donc clairement que les loyers ont en 4 ans et demi et 3 ans et demi payé entre 78 % et 35 % de la valeur des bateaux. Ceci démontre la possible rentabilité d'opérations de pêche à partir de bateaux de pêche semi-industrielle. Ces possibilités doivent être nettement améliorées par une meilleure valorisation du produit et par une meilleure organisation des opérations de pêche dans le cas des 14,5 m brésiliens.

(c) Compte d'exploitation d'un 14M

L'établissement d'un compte d'exploitation d'un 14M (Annexe 1, tableau 6) a été fait par le recoupement de diverses informations obtenues sur le terrain (en dépouillant les cahiers de pêche), en embarquant, et à travers diverses interviews de patrons armateurs et responsables de l'OPPI.

Les bases sont 24 jours de mer par mois, 23,5 litres de gasoil par heure, 10,5 heures par sortie, 700 kg de poisson par jour et un loyer de un million de FG par mois.

Le salaire de l'équipage est au prorata de la capture, soit 10 % des prises, un fixe ou prime est versé par l'armateur à sa discrétion aux patron, mécanicien, observateur, etc. Le rôle de l'observateur est d'éviter des "évaporations" de poisson, de contrôler le tri et le remplissage de paniers et de quantifier la capture par catégorie. (Ces catégories représentent l'espèce et non la qualité du poisson en termes de fraîcheur). Les prix moyens par kg sont FG 428 pour les espèces de première catégorie, FG 285 pour la deuxième catégorie et FG 171 pour la troisième catégorie.

La moyenne des captures par catégories se décompose en 18 % catégorie n° 1; 66 % n° 2; 16 % n° 3 (Annexe 1, tableau 4) le prix moyen des captures est calculé à partir d'un panier de 35 kg (Annexe 1, tableau 5) et se décompose comme suit: n°. 1 428 FG; n°. 2 285 FG; n°. 3 171 FG, ce qui donne un prix moyen de FG/kg 292 soit très proche des FG 290 payés par la SOGUIMAR au navire-école LAALABA.

Ne sont pas inclus dans cette capture les crevettes, les langoustes, les crabes, les turbots, les gros poissons (pièces) et parfois les soles qui font l'objet d'un commerce séparé. Ces bateaux ont contribué au débarquement d'au moins 721 tonnes de poisson sur les 2 164 tonnes déclarées par la pêche semi-industrielle soit les bateaux de 14 à 25 mètres (tableau 1). Bien que sous estimés, ces débarquements de 6 unités de 14M constituent plus de 33 % du tonnage des poissons mis à terre par la flottille chalutière semi-industrielle ce qui en soi est une réussite.

Les charges mensuelles totales d'exploitation loyer compris tournent autour de FG 3.545.200 et les recettes sont d'environ FG 5.274.000 soit un bénéfice net avant provision de FG 1.728.800 ce qui est très acceptable.

Ces valeurs correspondent à une hypothèse de 84 millions de FG comme valeur d'acquisition, ce qui actuellement représente 1/3 à 1/4 de la valeur d'un bateau identique construit en Europe (2.500.000 à 2.800.000 FF).

Il est donc clair qu'une telle exploitation ne serait pas rentable avec des bateaux construits au prix du neuf en Europe en 1990. Ceci amène à envisager deux options: ou l'utilisation de bateaux de seconde main, ou une meilleure valorisation du produit. L'utilisation des bateaux d'occasion est un procédé fréquemment utilisé sur les côtes d'Afrique notamment à Conakry. Cette voie est semée d'embûches si l'exploitation des bateaux ne bénéficie pas du support certain d'un service d'armement compétent (chef d'armement, mécanicien, etc.).

Le tableau 1 de l'Annexe 1 - "Production de la pêche semi-industrielle et situation de l'outil de pêche", montre que la majorité des bateaux de seconde main n'ont qu'une capacité de pêche limitée et ce essentiellement par manque de suivi technique.

La deuxième voie est celle d'une meilleure valorisation du produit, elle passe nécessairement par l'exportation d'une partie de la capture vers les marchés porteurs en Europe (Italie, France, Espagne, Allemagne, Suisse) pour 18 % de la production ou en Afrique pour 66 % du débarquement.

La mise en exploitation de la NOUVELLE SOGUIPECHE laisse entrevoir des possibilités certaines d'absorption de la production en frais ou en congelé. La capacité d'exploitation de cette entreprise sera déterminante pour le développement du secteur pêche semi-industrielle.

3.2 Options pour la privatisation des 14M

La politique du Gouvernement guinéen est de se dégager de ses fonctions de production, de commercialisation et de distribution et de transférer celles-ci au secteur privé, sous réserve de certaines conditions quant aux obligations incombant aux nouvelles entreprises privées.

La privatisation peut s'effectuer sous diverses formes: par la vente de biens publics, la location/vente de biens publics, par des concessions de service ou même à travers des contrats de gestion. Dans le cas d'une vente ou d'une location/vente, la compagnie privatisée peut bénéficier au départ d'une assistance mais par la suite celle-ci doit être à même d'assurer ses frais d'opérations et l'entretien des biens publics acquis.

La vente de biens publics peut quant à elle, s'effectuer également sous différentes formes: vente aux enchères, vente par appel d'offres, location/vente ou contrat de gestion. Ces deux dernières options ne constituent qu'une privatisation partielle et ne devraient être adoptées que s'il n'existe pas d'autre alternative.

Bien que la privatisation puisse s'effectuer sous de nombreuses formes, seuls la vente directe contre liquidités et les contrats de location/vente sont pris en considération ici. La mission a restreint ce choix car les entreprises devant être privatisées sont petites mais aussi, afin de maintenir une certaine simplicité dans le transfert de propriété. Ceci n'empêche pas que des individus puissent se regrouper au sein de sociétés pour devenir d'éventuels acquéreurs. Ces options de privatisation pourraient s'adresser:

- (a) aux actuels locataires des bateaux après négociation; cela comprend deux sous-options: conversion des locataires actuels en propriétaires, soit par vente directe ou alors par un contrat de location/vente en bonne et due forme;
- (b) à d'autres individus ou entreprises privées guinéennes ayant de l'expérience dans le domaine des pêches après appels d'offres ou négociation, et éventuellement encore par vente directe ou contrat de location/vente; ou,
- (c) à d'autres individus et entreprises, guinéennes ou étrangères, ou même à des co-entreprises mixtes, et ce par appel d'offres ou vente aux enchères cette option s'appliquerait en particulier aux chalutiers brésiliens de 14 mètres.

Ces options sont simples et contrairement aux autres options telles que: accords de coopérative, contrat de gestion, etc., elles ne requièrent pas un maintien de l'intervention du gouvernement à long terme dans la gestion des entreprises de pêche.

3.2.1 Vente directe ou location/vente aux actuels locataires

Le gouvernement pourrait prendre en considération prioritairement les actuels locataires car ils ont déjà effectué des paiements en leasing allant de 35% à 78% du prix d'achat des bateaux. A noter également, que ces entreprises-locataires ont fourni quelque 600 t de poisson par an au marché local ainsi qu'un emploi et une formation aux Guinéens; ils ont en outre gagné de l'argent. Bien que ces bateaux n'aient pas été particulièrement performants, on peut affirmer que, vu les circonstances, ils ont été relativement efficaces. Les locataires ont effectué leurs paiements en leasing avec parfois quelques

retards mais rarement substantiels. D'après les données obtenues par la mission, les bateaux ont été rentables (les détails de leur performance font l'objet de l'Annexe 1, tableau 8).

La vente devrait être négociée en fonction de la valeur résiduelle des bateaux mais en tenant compte de ce que les actuels locataires ont déjà payé. Etant donné que les bateaux n'ont pas tous la même valeur, chacun d'entre eux devra être estimé séparément. S'ils sont vendus comptant, le prix sera modifié pour refléter le moindre risque. Si le transfert s'effectue sur une base de location-vente, il faudra clairement stipuler que si les termes de paiement ne sont pas respectés, le bateau sera saisi.

La mission n'est pas à même d'effectuer une estimation précise de la valeur des bateaux au cours du marché, étant donné que cela ne pourrait se faire que sur la base du marché de bateaux du même type à Conakry. Malheureusement, un marché de ce genre n'existe pas. D'après les informations que la mission a pu obtenir, les actuels locataires ont déjà effectué une contribution importante en payant leur bail mensuel. Le tableau ci-dessous présente une estimation des paiements totaux effectués jusqu'ici. La méthode de calcul de ces valeurs fait l'objet de l'Annexe 1, tableau 6.

(1)	(2)	(3)	(4)
Bateau	Paiements totaux en leasing	Coût initial du bateau	Paiements en leasing en pourcentage du coût initial
14M1	33 658 434	42 801 356	78
14M2		40 116 380	
14M3	41 893 804	61 927 084	67
14M4	41 893 804	61 927 084	67
14M5	38 664 912	65 703 128	59
14M6	30 000 000	84 280 000	35
14M7	30 000 000	84 280 000	35

La mission n'a pas été en mesure d'effectuer des vérifications et l'on ne peut donc pas attester de ces paiements en leasing. Si ces paiements ont été effectués de manière précise, le locataire du bateau n° 1 aura effectué des paiements pour une valeur égale au prix d'achat du bateau avant la fin de 1991. Les locataires des bateaux n° 3 et n° 4 seront dans la même situation avant la fin de 1992 et le locataire du bateau n° 5 au début de 1993. Pour ce qui est des bailleurs des bateaux n° 6 et n° 7, ceux-ci auront versé l'équivalent du prix d'achat de leur bateaux vers le milieu de 1995.

Le montant total des paiements en leasing à la fin de 1990 en pourcentage de la dépréciation accumulée est comme suit: Bateau no 1 (114,4%), bateaux no 3 et n° 4 (112,0%), bateau n° 5 (104,6%), et bateaux n° 6 et n° 7 (81,4%). Le tableau ci-après compare la valeur résiduelle de chaque bateau basée sur la dépréciation avec la valeur résiduelle basée pour sa part, sur les paiements effectués par rapport au prix d'achat des bateaux. La quatrième colonne tient compte de l'état physique des bateaux. Le bateau n° 1 est supposé avoir une valeur résiduelle économique équivalant à 40% de sa valeur résiduelle dépréciée. La valeur résiduelle économique des autres bateaux a été évaluée en fonction de l'âge de ces derniers.

(1)	(2)	(3)	(4)
Bateau	Valeur résiduelle basée sur la dépréciation	Valeur résiduelle basée sur les paiements effectués	Valeur résiduelle basé sur l'état des bateaux
14M1	13 375 421	9 142 922	5 350 168
14M2	-	-	-
14M3	24 512 802	20 033 280	11 153 324
14M4	24 512 802	20 033 280	11 153 324
14M5	28 512 802	27 038 216	14 027 618
14M6	47 407 500	54 280 000	29 819 317
14M7	47 407 500	54 280 000	28 819 317

La valeur résiduelle basée sur la dépréciation ne tient nullement compte de l'état des bateaux, et comme le montrent les tableaux 9 et 9bis de l'Annexe 1, ces bateaux sont en mauvais état vu leur âge. Les moteurs devront sans doute être remplacés sous peu et d'autres réparations moins importantes devront bientôt être effectuées.

Les valeurs résiduelles susmentionnées ne reflètent pas forcément le cours du marché des bateaux et ne sont présentées qu'en tant qu'ordre de grandeur au cas où le gouvernement déciderait de vendre les bateaux aux actuels locataires.

La mission estime que la valeur économique résiduelle devrait représenter le maximum pouvant être exigé des actuels locataires si la vente s'effectue par un contrat de location/vente. Il serait avantageux pour le gouvernement de vendre les bateaux comptant; les locataires devraient alors bénéficier d'une remise importante.

Le gouvernement risque d'être amené à intervenir dans les affaires des entreprises privatisées plus qu'il ne le souhaite, si le transfert s'effectue sur une base de location/vente. Les paiements devront être perçus et si les acheteurs manquent à leurs engagements, les bateaux seront confisqués et un nouvel acquéreur sera trouvé.

Un des avantages de la vente aux actuels locataires est que leur performance est déjà connue. D'autre part, il a déjà été dit que la volonté du gouvernement semble évidente, il veut passer l'exploitation de ces bateaux au secteur privé. Ce même secteur privé n'attend qu'une chose: avoir la possibilité de devenir propriétaire des bateaux. De nombreuses demandes officielles en font état tant pour les 14 mètres existants que pour les 14,5 mètres brésiliens à venir.

La rentabilité de ces bateaux semble acquise, leur contribution au secteur maritime est en tout cas certaine tant au niveau débarquement de poisson, que création d'emploi mais aussi comme outil de formation des futurs opérateurs du secteur pêche chalutière industrielle en Guinée.

L'union des armateurs du port de Conakry fondée en juillet 1987 (UDPC), passée en Union des armateurs privés du port de Conakry (UNIAPAC) en décembre 1987, regroupe les locataires des 14M, 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7.

Cette association défend les intérêts des locataires: glace, gasoil, prix de vente, services portuaires, taxes, etc., elle considère la location vente ou vente à ceux qui opèrent actuellement les 14M comme due et envisage de défendre cette position de façon solidaire.

La privatisation comporte cependant des avantages et inconvénients pour les actuels locataires:

(a) Avantages

Planification: il sera possible d'envisager des réparations et modifications des bateaux. Les propriétaires désirant changer les moteurs pourront le faire sans craindre de voir l'outil d'exploitation passer ensuite en d'autres mains.

Responsabilisation: les bateaux devenant propriété, l'utilisateur sera enclin à l'entretenir de façon beaucoup plus sérieuse qu'actuellement tant au niveau coque, machine, appareillage qu'engin de pêche.

Programmation des activités de pêche: en fonction du marché, (cas d'un développement du secteur exportation) il sera possible de prévoir des rotations du bateau sur 36 heures de façon à exploiter les zones de pêche situées dans un rayon de 50 miles nautiques (MN) autour de Conakry. Ceci nécessitera un intérêt plus important des équipages ainsi qu'une remise en état de certains organes du navire.

(b) Inconvénients

Les armateurs seront pleinement responsabilisés, il leur faudra alors envisager d'autres dépenses: licences, taxes portuaires, impôt, assurance, charges sécurité sociale, visite sécurité, provision pour amortissement, etc.

Il semble évident que les actuels armateurs ont mesuré les intérêts de la nouvelle situation et qu'ils sont prêts à opérer les bateaux sous une forme responsabilisée par le biais de la privatisation.

3.2.2 Vente par appel d'offres

Si le gouvernement ne souhaite pas donner de traitement préférentiel aux actuels locataires et s'il veut obtenir le meilleur prix au cours du marché, il peut évaluer les propositions d'achat d'individus ou entreprises guinéens ou étrangers intéressés ayant de l'expérience dans le domaine de l'industrie de la pêche, et ce en procédant à un appel d'offres, mais après examen minutieux des lettres de créance des candidats.

Tout appel d'offre devrait stipuler que le ou les bateaux doivent être utilisés pour la pêche, et devrait en outre spécifier clairement les objectifs du gouvernement en particulier pour ce qui est de la production. Cette condition devrait être liée à l'obtention par le candidat de la garantie d'obtention d'une "licence de pêche" que ce soit dans le cas d'une vente en espèces ou d'un achat en leasing. Même si les cours du marché sont supérieurs aux valeurs résiduelles calculées par la mission, les sommes en cause ne devraient pas être trop élevées.

Pour obtenir le maximum de candidatures sérieuses, le gouvernement pourrait passer une annonce dans les journaux spécialisés, annonce qui mettrait en valeur les caractéristiques générales des bateaux tout en insistant sur le fait que seules les personnes ou entreprises ayant de l'expérience dans le domaine des industries halieutiques sont susceptibles de poser leur candidature.

Le gouvernement pourrait annoncer que les bateaux appartenant au gouvernement sont à vendre. L'annonce fournirait suffisamment de renseignements sur les bateaux, ce qui ferait que les acquéreurs potentiels seraient au courant de la nature des biens publics en cause. L'annonce spécifierait en outre que les parties intéressées devraient manifester leur intérêt par lettre recommandée avant une date précise. Si le gouvernement est satisfait de la bonne foi des candidats, ces derniers seront invités à examiner les bateaux et à en faire une estimation avant de faire une offre. Pour éviter toute critique, les offres devraient être effectuées en public. L'annonce spécifierait en outre le type de renseignements que les personnes intéressées devraient fournir avant que leur candidature ne soit prise en considération. Ces renseignements devraient comprendre:

- les noms, nationalité et adresses des actionnaires de l'entreprise, ainsi que le nombre d'actions détenu par chacun d'entre eux;
- le statut financier de la personne ou de l'entreprise, et la provenance des fonds pour l'achat;
- les plans d'opération après achat, y compris les plans de pêche, l'équipage des bateaux (nombre, nationalité, etc.), les dispositions prévues pour ce qui est des réparations et de l'entretien des bateaux ainsi que les plans de commercialisation;
- la garantie d'un fonds de roulement suffisant pour les opérations de pêche.

Le transfert des biens publics pourrait s'effectuer en espèces ou alors sur une base de location/vente.

Si le gouvernement le juge opportun, l'annonce pourrait spécifier que les bateaux doivent être utilisés dans les pêcheries guinéennes, et ce, pour une période de temps déterminée (par exemple cinq ans) et que durant cette période les bateaux ne pourront pas être exportés. Deux mois de grâce seront accordés avant le début des opérations de pêche pour la remise en état du ou des bateaux.

Il serait préférable que cette option soit une simple transaction au comptant sans aucune autre obligation. Ce processus peut être simple.

Le contrat de location/vente est plus complexe car jusqu'à ce que le dernier paiement ne soit effectué, le gouvernement ne peut se dégager de toutes ses responsabilités de propriétaires. En effet, celui-ci doit vérifier si les paiements ont été effectués et si les bateaux ont subi les réparations nécessaires. Par conséquent, un contrat de location-vente devrait inclure notamment les clauses suivantes:

- paiements mensuels à effectuer dans un délai spécifique (par exemple 15 jours à partir de la fin du mois);
- les conditions de saisie en cas de retard ou non paiement des loyers doivent prévoir une certaine flexibilité. Vers la fin du contrat de location/vente, le preneur pourrait avoir déjà versé une partie considérable du prix du navire, ou encore le retard de paiement peut être lié à un cas de force majeure ou autres circonstances particulières. Ainsi, le bailleur aurait le droit pendant toute la durée du contrat de reprendre les bateaux si le preneur ne maintient pas les bateaux en de bonnes conditions, ou si le preneur ne les utilise pas pour la pêche.

- l'entretien et l'assurance du navire serait à charge du preneur;
- tout dégât dans le moteur ou de la coque entraînant des réparations à long terme ne constituerait pas un manquement de la part du preneur au bon entretien des bateaux sous réserve que les dispositions nécessaires aient été prises pour que les réparations soient effectuées. En particulier il est suggéré que:
 - les deux parties du contrat désignent d'un commun accord un inspecteur/expert maritime pour évaluer l'état des bateaux au moment de l'entrée en vigueur du bail;
 - le bailleur ait le droit d'inspecter les bateaux à tout moment pour s'assurer de l'état du ou des bateaux et pour s'assurer aussi que le ou les bateaux continuent à être utilisés pour la pêche;
 - en cas de reprise des bateaux pour n'importe laquelle des raisons prévues dans le contrat, le bailleur désignera un inspecteur devant déterminer l'état du ou des bateaux pour le comparer avec le rapport d'inspection établi lors du contrat;
 - sur la base du rapport l'inspecteur effectuera une estimation des frais de réparations (pour remettre les bateaux dans les mêmes conditions qu'au début du contrat, en tenant compte d'une usure naturelle) et déduira ce montant de tout remboursement dû au preneur comme déterminé par le bailleur, et ce, conformément au tableau suivant¹:

Reprise des bateaux après début du contrat (en mois)	Remboursement au locataire en % des traites payées
1-6	NIL
7-12	10
13-16	15
17-20	20
21-24	25
25-30	30
31-36	35

- Le locataire assurera le ou les bateaux contre toute perte totale et contre les dommages à la coque ou au moteur de façon telle que les intérêts du bailleur seront raisonnablement couverts et que le bailleur ne sera pas responsable d'éventuelles réclamations provenant d'une tierce personne;
- la valeur déclarée des bateaux à l'assurance ne sera pas inférieure au prix d'achat;

1/ Le pourcentage réel, et les périodes de temps, devraient être modifiées afin que le bailleur recouvre une redevance acceptable de leasing

- en cas de perte totale du bateau le montant recouvré reviendra au bailleur et celui-ci devra déterminer le montant de toute somme devant être remboursée au preneur;
- De même, le bailleur aura le droit de récupérer le coût des réparations dues à un dommage assuré en cas de récupération du bateau;
- le contrat sera joint à la demande d'assurance et des copies des polices d'assurance seront déposées auprès du bailleur avant que le ou les bateaux ne deviennent opérationnels.

Toutefois, de manière générale, certains détails mériteront une plus grande attention à mesure que les instruments juridiques appropriés seront préparés en particulier pour ce qui est du règlement des différends éventuels.

Jusqu'ici la mission a examiné essentiellement les obligations auxquelles doivent faire face les acheteurs potentiels. Ces derniers sont en droit de connaître les conditions dans lesquelles ils opéreront après la privatisation. Par exemple, le bailleur ne paie pas actuellement les droits portuaires ni les licences de pêche; les acheteurs doivent être informés de leur montant.

En outre, il est prévu que l'OPPI interviendra par son assistance; les nouvelles entreprises doivent être en mesure de savoir précisément ce que cela signifie. Le personnel de l'OPPI a été réduit de 280 à 20 ce qui fait que le degré d'assistance ne sera sans doute pas très élevé. Les bateaux auront besoin d'engins de pêche et de pièces détachées pour lesquels des devises étrangères seront nécessaires. Les procédures d'achat devraient être améliorées dans le sens de la simplicité et de la rapidité si l'on veut éviter que les bateaux soient trop souvent immobilisés à quai, rendant plus périlleux l'exercice de privatisation.

3.3 Amélioration des conditions d'exploitation des 14M

Ainsi qu'il a été dit plus haut, l'état général de ces bateaux est médiocre, cependant ils ont un rythme de travail qui révèle une volonté évidente de la part des opérateurs. Les normes de sécurité correspondant aux normes internationales sont loin d'être atteintes, néanmoins ces unités de pêche côtière ne sont pas moins sûres que les pirogues de la pêche artisanale.

La mission est convaincue que la privatisation de ces unités entraînera une remise en état d'une partie des bateaux par leurs acquéreurs. Certains envisagent même de changer de moteur car les actuels 230 CV sont sous-dimensionnés pour les bateaux, au dire des utilisateurs.

Une série d'améliorations devront donc être entreprises: ventilation machine, réfection du circuit électrique, pompe de cale attelée au moteur principal, réfection de l'alternateur, reprise des rouleaux de guide câble du treuil, renforcement du pont, remise en état et isolation de la cale et du poste d'équipage, etc.

Comme chaque propriétaire sera à même de décider s'il change de moteur ou non, et donc de choisir le modèle et la marque, il n'est pas possible d'établir une liste préalable de pièces détachées. Cette responsabilité échoira aux acquéreurs et certains d'entre eux ont déjà envisagé cette question.

En ce qui concerne le matériel de pêche, hormis quelques marchands proposant un peu de matériel et la fourniture d'équipement par les différents

projets internationaux, un manque d'approvisionnement net est perçu. Les actuels opérateurs utilisent donc le "système D" et parviennent ainsi à limiter le sous-équipement des bateaux en fil, alèze, cordages, câbles, flotteurs, etc.

L'amélioration première de l'exploitation de ces bateaux passe tout d'abord par une valorisation des captures. Ceci est du domaine du possible pour 18 % des prises constitué de poisson Europe et pour 66 % composé de poisson Afrique. Le poisson Europe actuellement vendu à 428 FG pourrait être certainement acheté 60 % plus cher sous réserve d'avoir mis en place une structure de commercialisation. Le poisson Afrique actuellement vendu à 285 FG pourrait, à raison de la moitié des captures de la catégorie 2, être acheté à 50 % plus cher une fois que les circuits commerciaux seront en place vers l'intérieur du pays ou vers l'exportation. Ceci entraînera une plus-value considérable pour les exploitants, tant équipage que propriétaire.

Le produit est actuellement réellement maltraité, la commercialisation à une société de conditionnement passera par une amélioration du traitement du poisson, et sa préservation sous glace pour la catégorie 1 et pour une partie de la catégorie 2. Initialement, ceci ne nécessite pas d'isoler la cale à poisson mais exige que ce dernier soit rangé dans des caisses isothermes munies de glace. Rapidement, devant la plus-value apportée au produit, l'armateur envisagera d'isoler complètement la cale.

Les engins de pêche ne peuvent être améliorés actuellement faute de matière première. Il est très probable que la gestion de la flotte des 10 premiers brésiliens (voir section 3.4) par la NOUVELLE SOGUIPECHE apportera sur le marché les matériaux nécessaires. Les rendements certainement supérieurs des brésiliens amèneront les actuels 14 m à modifier leurs matériels, pour eux aussi être plus performants. La phase préalable à cette situation est assurément d'abord une valorisation du produit, les entrepreneurs sont assez compétents pour situer leur intérêt en la matière.

3.4 Plan d'opération pour la flotte de 10 chalutiers d'origine brésilienne

La Guinée a passé commande, sur financement provenant de l'accord de pêche CEE-Guinée du 28 juillet 1987, de trois chalutiers de 32,50 m congélateurs et de 20 chalutiers de 14,50 m glaciers. En août 1990, lors du passage de la mission, deux des 32,50 m étaient arrêtés (voir Annexe 1, fiche technique N° 4 et tableau 1 - production de la pêche semi-industrielle avancée et situation de l'outil de pêche).

Ces deux bateaux, le TEMENATAYE et le BONFI sont arrivés début novembre 1989 et janvier 1989. Le TEMENATAYE a été mis en exploitation en décembre 1989 et devant les problèmes rencontrés, sa gestion a été confiée à la NOUVELLE SOGUIPECHE en début mars 1990 ainsi que celle du BONFI.

Ces bateaux pêchaient 4 à 5 tonnes par jours car la capacité de congélation prévue pour 10 t/j ne pouvait opérer que 5t/j et donc ne permettait pas de pêcher plus. Après quelques jours d'utilisation il s'est avéré que les paliers d'arbre d'hélice étaient endommagés sur les 2 unités et depuis les bateaux sont à quai en attendant que ce problème soit résolu. Ces bateaux ayant le moteur à l'avant, l'arbre d'hélice repose sur trois paliers.

La NOUVELLE SOGUIPECHE a donc placé l'affaire entre les mains du bureau Veritas et en août 1990 les deux bateaux étaient toujours arrêtés, le troisième bateau non encore livré attendant au Brésil un éclaircissement de cette solution.

Concernant les 10 + 10 unités de 14,5 M, une première tranche doit être livrée courant octobre/novembre 1990. La gestion de ces bateaux serait confiée à la NOUVELLE SOGUIPECHE, qui donc commercialisera aussi le poisson capturé.

Selon le Ministère la deuxième tranche de 10 bateaux pourrait être réduite à 4 unités, la contre-valeur devant servir à l'achat de pièces de rechange, moteur, électronique, etc.

Cette décision pleine de bon sens laisse supposer que l'exploitation des dix premières unités pourra bénéficier d'un stock de pièces de rechange, possibilité qui a actuellement fait défaut aux 14 M d'origine espagnole.

La gestion des dix premières unités sera donc le fait du service technique de la NOUVELLE SOGUIPECHE et une stratégie de pêche pourra alors être mise en place.

Il faudra envisager dès le départ un rythme de sortie de 34-36 h en mer et 12-14 h à terre. Le bateau peut ainsi être exploité 280 j/an en prévoyant une rotation d'équipage. Il peut surtout pêcher effectivement 60 % de plus pour une même période.

34 h de sortie - 24 h de pêche - 2 jours
10,5 h de sortie - 7,5 h de pêche - 1 jour: $7,5 \text{ h} \times 2/24 \text{ h} = 60 \%$

Ramené à l'année et sans tenir compte des rendements qui doivent être meilleurs plus au large de Conakry (nord et sud), les captures pourraient être améliorées de 60 %, soit 313 tonnes contre 196 tonnes actuellement. Le chalut pourra être du type 20 m LT pour le jour et, la nuit, il sera souhaitable d'utiliser un chalut de fond à grande ouverture de 15 à 17 m de corde de dos. Ceci permettra de capturer les espèces qui décollent du fond de nuit et donc d'améliorer les rendements horaires pour cette période de pêche.

Il va sans dire que pour arriver à de tels résultats, la gestion et l'organisation de cette flotte doivent être menées de la façon la plus stricte possible. Les premières années d'exploitation il sera souhaitable de disposer d'un noyau de patrons pêcheurs européens. Ces patrons, à raison de, au moins un pour trois bateaux, dirigeront sous la coordination d'un chef d'armement des opérations de pêche en flottille tant au nord qu'au sud de Conakry.

Ceci nécessitera un suivi radio quotidien des bateaux, une planification gasoil, glace et pièces de rechange. Il sera nécessaire d'envisager une équipe qui assurera l'accueil des bateaux chaque soir, vérifiera l'état du matériel, assurera le débarquement avec l'équipage, s'occupera du plein de gasoil, des vidanges, des réparations et de l'approvisionnement en glace pour le lendemain 8h00.

Dans un futur plus éloigné, ces bateaux ou des bateaux similaires pourraient opérer à partir de Kamsar où il existe un port minéralier dans la zone de pêche côtière guinéenne en supposant un rayon d'action de 50 NM de la part des bateaux. Le déploiement d'une flotte de pêche artisanale avancée sera donc effectif et les chalutiers de 32,50 M et de 38 M de la NOUVELLE SOGUIPECHE assureront les captures dans la zone plus au large.

ANNEXE 1

Tableaux et fiches techniques

Tableau	1	Production de la pêche semi-industrielle et situation de l'outil de pêche (1989)
	2	Capacité de production de la flotte artisanale, semi-industrielle et industrielle
	3	Tableau des pannes des 14 m
	4	Variations mensuelles des captures des 14 m
	5	Variations mensuelles des prix au débarquement en FG
	6	Situation des loyers payés par les locataires des 14 m
	7	Tableau d'amortissement des 14 m
	8	Compte d'exploitation d'un 14 m
	9	Etat général des 14 m et remarques
	9 bis	" " "
	10	Captures des 14 m 1988 - 1989 - 1990: Synthèse des carnets de pêche en tonnage débarqué, jours de pêche, capture horaire
	11	Variations mensuelles des captures horaires 14 M 6 et Laalaba
	12	Prix des bateaux et valeur débarquée
	13	Prix des différents postes relatifs à la pêche en Guinée
	14	Les ressources marines
Fiche technique	1	Le port de pêche de Conakry
	2	Chalutier 14 m glacier (Espagne)
	3	Chalutier 14,5 m glacier (Brésil)
	4	Chalutier 32,5 m congélateur (Brésil)
	5	Chalutier 38 m congélateur (France)
	6	La pêche artisanale piroguière

TABEAU 1

Production de la pêche semi-industrielle et situation de l'outil de pêche (1989)

Société	Bateau	L/m	TJB	Puis- sance CV	Produc- tion 1989	Jours mer 1989	Remarques pour 1990
SOGUIMAR	Les 2 Coeurs	15,5	29	330	115 076	48	panne
	Les Copains d'abord	18	50	400	206 467	85	coulé
	Carrousel	18	50	400	-	-	procès
	Roland Isabel	22	75		126 099	111	?
	14 M 4	14	19	230	49 862	91	opérationnel
ATLANTIC MONDIAL DE PECHE MARITIME (AMPM)	Gazelle	39	45		-	-	absent
	Croix de Lorraine	21	90		-	-	absent
	Christine Marie	21	90		19 105	13	panne
ARMEMENT LIMAN	Liman I	23	86	600	434 086	290	1/2 opérationnel
	Liman II	23	86	600	208 135	-	1/2 opérationnel
MANO PECHE	Stella Maris	24	93	300	111 136	116	?
GUIMAGEL	Norfolk	16	48		3 263	6	?
	Aimons-nous	14	20	250	-	-	opérationnel
DAPROMER	14 M 1	14	19	230	111 015	271	opérationnel
SONARG	Linsan	18	29		6 480	8	panne
COMPAGNIE AFRICAINNE PECHE	14 M 3	14	19	230	158 204	333	opérationnel
LANYI	14 M 5	14	19	230	73 970	167	opérationnel
SOPAG	14 M 6	14	19	230	181 275	274	opérationnel
SIP KENNEDE	14 M 7	14	19	230	146 936	289	opérationnel
SIP BOUROUMA	Marine I	25	116	600	36 480	14	?
BARO-MIRACLE	Eternel vagabond	16	39	220	-	-	arrivé en avril 90
ECOLE PROF. MARITIME	Laalaba	19	130	440	176 542	116	
TOTAL PECHE ARTISANALE AVANCEE					2 164 t		
NOUVELLE	Dixine	38		1 250	n.q.	n.q.	opérationnel
SOGUIPECHE	Kapporo	38		1 250	n.q.	n.q.	arrivé juillet 89 opérationnel arrivé décembre 89
	Boulbinet	38		1 250	n.q.	n.q.	opérationnel arrivé avril 89
	Bonfi	32,5	275	855	-	-	panne arrivé novembre 89
	Temenetaye	32,5	275	855	-	-	panne arrivé novembre 89

TABLEAU 2

Capacité de la flotte artisanale, semi-industrielle et industrielle
(synthèse cette mission)

TYPE BATEAU	TYPE ENGIN	NOMBRE BATEAUX	CAPTURE T/J	NOMBRE J.PECHE/AN	CAPTURE /AN	CAPTURE TOTALE
Barrages, pêche à pied, autres...						5 650
Petite pirogue (sans moteur)	Ligne Filet	800		120	2 t	1 600
Grande pirogue (sans moteur)	Ligne Filet	150		120	5 t	750
Barque à voile	Ligne Filet	400			15 t	6 000
Pirogue 8 - 12 m/8 - 10 cv	Ligne Filet	500	100 kg	200	20	10 000
Pirogue 14 - 16 m - 18 m 15-20 cv. 40 cv	Ligne Filet	150	200 kg	200	40	6 000
=====						
TOTAL PIROGUES		2 000				30 000
=====						
Chalutier 14 m - 240 cv	chalut	6	700 kg	280	196	1 176
Chalutier 16 - 18 m 400 cv	chalut	5	2,4 t	200	480	2 400
Chalutier 23 m - 600 cv	chalut	2	3,5 t	200	700	1 400
=====						
TOTAL CHALUT ARTISANAL						5 000
=====						
Chalutier industriel 38 m - 1250 cv	chalut	3	7,5 t	260	1 950	5 850
=====						
Navire école	chalut	1	1,5 t	120	180	180
=====						
TOTAL GENERAL						41 000
=====						
FLOTTE A VENIR (arrivée, en commande ou en négociation)						
=====						
Chalutiers 14,5 m - 230 cv	chalut	10 + (10)		260	313	3 130
Chalutiers 32,5 m - 855 cv	chalut	3	5 t	260	1 300	3 900
Chalutier 45 m - 1400 cv	chalut	1	10 t	260	2 600	2 600
=====						
TOTAL FLOTTE A VENIR						9 630
=====						
TOTAL POTENTIEL EN 1991					Tonnes	50 630
=====						

TABLEAU 3

Tableau des pannes des 14 M

Bateau/Date livraison		1987	1988	1989	1990 au 30.06.90	Total
14 M1 09.05.85	chalutier	152	43	80	74	349
14 M 2 09.05.85	senneur ligneur	immobilisé	immobilisé	immobilisé	immobilisé	immobilisé
14 M 3 05.02.1985	chalutier	99	10	47	57	213
14 M 4 05.02.1985	chalutier	13	152	66	68	299
14 M 5 17.06.1986	chalutier	136	127	104	64	431
14 M 6 10.06.87	chalutier	20	19	45	51	135
14 M 7 10.06.1987	chalutier	15	148	13	39	215

1642 j pour 6 bateaux en 3,5 années - moyenne 78 j soit 80 jours d'arrêt/an

TABLEAU 4

Variations mensuelles des captures des bateaux 14 M
(en pourcentage)

MOIS	CAT. 1 Poisson Europe	Cat. 2 Poisson Afrique	Cat. 3 Poisson Guinée
JANVIER	18	64	18
FEVRIER	19	65	16
MARS	23	62	15
AVRIL	17	66	17
MAI	15	71	14
JUIN	16	68	16
JUILLET	17	67	16
AOUT	16	72	12
SEPTEMBRE	19	65	16
OCTOBRE	22	61	17
NOVEMBRE	18	64	18
DECEMBRE	20	66	14
TOTAL/12 MOIS	18	66	16

TABLEAU 5

Variations mensuelles des prix au débarquement en FG
pour 1 panier 35 kg

	CAT. 1	CAT. 2	CAT. 3
JANVIER	13000	7500	5000
FEVRIER	11000-13000	7000-8500	4000-5000
MARS	13000-14000	7500-8000	5500
AVRIL	14000-15000	8000-9000	7000
MAI	14000-15000	9000-10000	6000
JUIN	15 000	10000	6000
JUILLET	14000-16000	8500-14000	6500
AOUT	15000	13000	7000
SEPTEMBRE	13000-14000	10000	6000
OCTOBRE	14000-15000	8000-9000	5000
NOVEMBRE	13000	7000	5000
DECEMBRE	14000	8000	6000

TABLEAU 6

Situation des loyers payés par les locataires des 14 M

Bateau valeur FG	1986	1987	1988	1989 avant 30.06	1989 après 30.06	1990	Solde au 30.06.1990
14 M 1	579 942	579 942	579 942	579 942	1 000 000	1 000 000	
42 801 356		6 959 304			12 000 000	12 000 000	
	2 319 942	2 899 710					- 4 974 692
		1 317 000					
14 M 2	310 666						
40 116 380		immobilisé			en location-		
	1 863 666	depuis déc.			vente		
	310 661	1986					
14 M 3	861 038	861 038	861 038	861 038	1 000 000	1 000 000	
61 927 084		10 332 456	10 332 456	10 332 456	12 000 000	12 000 000	
		6 888 304					
	6 888 638	4 305 190					- 1 324 293
14 M 4	861 038	861 038	861 038	861 038	1 000 000	1 000 000	
61 927 084		10 332 456	10 332 456	10 432 456	12 000 000	12 000 000	
		10 332 456					
	6 027 352	6 044 300					- 5 947 954
14 M 5	861 038	861 038	861 038	861 038	1 000 000	1 000 000	
65 703 128		10 332 456	10 332 456	10 332 456	12 000 000	12 000 000	
		6 888 304					
	1 722 076	1 722 076					- 5 608 102
14 M 6	500 000	500 000	500 000	500 000	1 000 000	1 000 000	
84 280 000		3 000 000	6 000 000	6 000 000	12 000 000	12 000 000	
01.07.1987		3 000 000					
		2 000 000					- 7 016 736
14 M 7	500 000	500 000	500 000	500 000	1 000 000	1 000 000	
84 280 000		3 000 000	6 000 000	6 000 000	12 000 000	12 000 000	
01.07.1987		3 000 000					
		2 000 000					- 5 277 538

Source: OPPI

TABLEAU 7

Tableau d'amortissement 14 M
(au 31.12.90)

Bateau d'acquisition	Valeur d'acquisition	Date d'ac- quisition	Amortissement actuel	1985	1986	1987	1988	1989	1990
				Valeur résiduelle	Valeur résiduelle	Valeur résiduelle	Valeur résiduelle	Valeur résiduelle	Valeur résiduelle
14 - 1	42 801 356	09 05 85	5 350 170	40 126 271	34 776 101	29 425 931	24 075 761	18 725 591	13 375 421
14 - 2	40 116 380	09 05 85	-	6 mois					
14 - 3	61 927 084	05 02 86	7 740 886	10 mois	55 476 346	47 735 460	39 994 574	32 253 688	24 512 802
14 - 4	61 927 084	05 02 86	7 740 886	10 mois	55 476 346	47 735 460	39 994 574	32 253 688	24 512 802
14 - 5	65 703 128	17 06 86	8 212 891	6 mois	61 596 683	53 383 792	45 170 901	36 958 010	28 745 119
14 - 6	84 280 000	10 06 87	10 535 000	-	6 mois	79 012 500	68 477 500	57 942 500	47 407 500
14 - 7	84 280 000	10 06 87	10 535 000	-	6 mois	79 012 500	68 477 500	57 942 500	47 407 500

Durée vie 8 ans - Taux 12,5%

TABLEAU 8

Compte d'exploitation d'un 14 M

BASE

- . 24 j mer/mois 288 j mer/an
- . loyer = 1 000 000 FG/mois
- . consommation = 23,5 l/h
- . durée d'une sortie = 10,5 h
- . capture = 700 kg/j

gasoil 250 l x 1,58 F	39 500
huile 8 % gasoil	3 400
huile hydraulique	500
filtre huile	1 000
filtre gasoil	2 000
frais réparation et accessoires	5 000
carenage - peinture	2 000
fil, câble, chalut	10 000
transport équipage	6 000
salaire équipage 10 % vente	20 400

89 800 x 24 j = 2 155 200

salaire équipage (fixe + prime)	13 000 x 30 j = 390 000
loyer	33 333 x 30 j = 1 000 000

CHARGES TOTALES PAR MOIS D'EXPLOITATION = 3 545 200

CAPTURE = 700 kg/j. 18 % NO. 1, 66 % NO. 2, 16 % NO. 3

No. 1 428 FG/kg X 126 kg = 53 928 FG
 No. 2 285 FG/kg x 462 kg = 131 670 FG
 No. 3 171 FG/kg x 112 kg = 19 152 FG

Prix moyen 292 FG	204 750 FG x 24 j	= 4 914 000
Hors comptabilité: crevettes, langoustes, crabes, turbots et gros poissons	30 kg x 500 FG x 24 j	= 360 000
		<u>5 274 000</u>

SOLDE par mois d'exploitation 1 728 800

TABLEAU 9

Etat général des 14 M

Notation: 1: inacceptable; 2: médiocre; 3: passable
4: satisfaisant; 5: bon; 0: manquant

BATEAU .		1	2	3	4	5	6	7
COQUE	COQUE	3	4	4	4	4	4	4
	PONT	2	4	2	4	4	4	4
	PASSERELLE: intér.	4	3	4	4	4	4	4
	extér.	4	4	4	4	4	4	4
	CALE	3	4	2	3	3	3	3
	LOCAUX EQUIPAGE	1	1	1	2	3	1	3
	LOCAL BARRE	4	1	4	4	4	4	4
	PEAK AVANT	4	4	4	4	4	4	4
	PORTIQUE	4	0	4	4	4	4	4
	GREEMENT	4	0	4	4	4	4	4
=====								
EQUIPEMENTS MECANIQUES	MOTEUR PRINCIPAL	4	1	2	4	2	2	2
	ECHAPPEMENT	3	1	1	4	4	2	1
	ARBRE D'HELICE	4	1	4	4	3	4	4
	MOTEUR AUXILIAIRE	0	0	0	0	0	1	0
	GENERATRICE	4	0	3	0	3	4	0
	POMPE DE CALE	0	0	0	0	1	0	0
	TREUIL	3	0	3	3	4	4	4
=====								
SECURITE ET NAVIGATION	COMPAS	4	0	4	4	4	4	4
	ELECTRONIQUE: VHF	0	0	4		0	2	0
	SONDEUR	0	0	4		0	4	0
	FEUX	2	1	4	3	4	4	4
	MOUILLAGE	4	1	4	4	4	4	4
	EXTINCTEUR	4	0	3	0	4	4	0
	BRASSIERE		0	0		4	4	4
	CANOT	4	0	4	4	4	4	4
	FUSEES	0	0	0	0	0	0	0
	ENGINS DE PECHE	3	0	4	3	3	3	3

Problèmes communs

1. Problème général d'approvisionnement en pièces de rechange pour les moteurs (injecteur, pompe, segments...)
2. Problèmes sur tous les bateaux avec l'échappement, l'insuffisance de ventilation dans le compartiment machine.
3. Les moteurs auxiliaires sont inadaptés; la plupart d'entre eux sont hors service. Une partie des alternateurs sont en panne, ce qui fait que peu de bateaux ont de l'électricité à bord sinon par des batteries chargées à terre.
4. Le matériel de sécurité est périmé, hors d'usage ou absent (fusées, canot pneumatique). Les réservoirs d'eau potable ne sont plus utilisés.
5. Problème général d'approvisionnement en matériel de pêche: fil, filet, cordage, câble, outillage.
6. POMPE DE CALE NE FONCTIONNE PLUS (CAR ENTRAÎNÉE PAR MOTEUR AUXILIAIRE).
7. Le bateau 14 M 2 a été complètement "cannibalisé": moteur, arbre, électronique, accessoires.
8. Le bateau 14 M 5 présente un problème d'alignement d'arbre donc de palier.

TABLEAU 10

Captures des 14 M 1988-1989-1990

Synthèse des carnets de pêche en tonnage débarqué, jours de pêche, capture horaire

	JANVIER	FEVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPT	OCT	NOV	DEC	TOTAL
88										19740	10465	9765	39970 kg
14M1 89	8100	270	1500	11070	9120	13590	14730	14730	15975	1470	12870	9420	122845 kg
	15	1	3	24	22	29	25	30	31	30	31	30	271 j.
90													
88									17885	17220	16730	20860	72695 kg
14M3 89	15576	14945	20965	17427	10710	14810	12530	10850	9210	14400	12870	17880	172172 kg
	22	23	30	2899 k	1976 k	2963 k	2571 k	2463 k	1684 k	2969 k	2568 k	2886 k	298 j.
90													59500
	28	25	2074 k	2580 k	2478 k	2577 k	1168 k						
88									15295	6265	6056	13720	70876 kg
						11585	12005	5950	99 k	84 k	473 k	956 k	
						1781 k	14126 k	6121 k	11720	14447		47131	
14M4 89	105	2835	13475	2379	1035	855	280		62	53			
	52 k	109 K	61 k	55 k			40						
90	11183	18550	15015	16835	10255	16100	14315						102253 kg
	1181 K	2599 k	2379 k	2494 k	1678 k	2875 k	2385 k						150 j.
88									7650		18585	6650	25235 kg
14M5 89	9270	6570	1650	12090	11310	13110	6090	12320	25				80060 kg
	20	13	3	24	21	30	14	25	31				181 j.
90													26371 kg
													57 j.
88									18060	19935	17920	21595	223775 kg
14M6 89	16940	18935	19670	22330	16940	19250	15470	16730	25102k	24111k	25103k	29103k	307 j.
	22112k	2797k	27107k	28111k	2398k	2892k	2488k	2592k	9730	16905	19215	18410	199745 kg
14M6 89	23100	15785	22120	18550	21805	17325	16800	9730					
	27119k	2590k	29102k	2699k	27111k	2597k	2596k	1592k					273 j.
90	16205	18865	17465	16030	16275	18585							103425 k
	23108k	26102k	2782k	2688k	2686k	2797k							155 j.
88									11580	12788	10500	9 765	25795 kg
14M7 89	7260	8010	9480	15090	13530	20400	10850	10810			13918	13220	146936 kg
90	9660	12200	8895	7090	6930								44775 kg

kg = total débarqué; k = kg/h; j = jour de pêche

Tableau 11

VARIATIONS MENSUELLES DES CAPTURES HORAIRES
Bateaux 14M6 et LAALABA

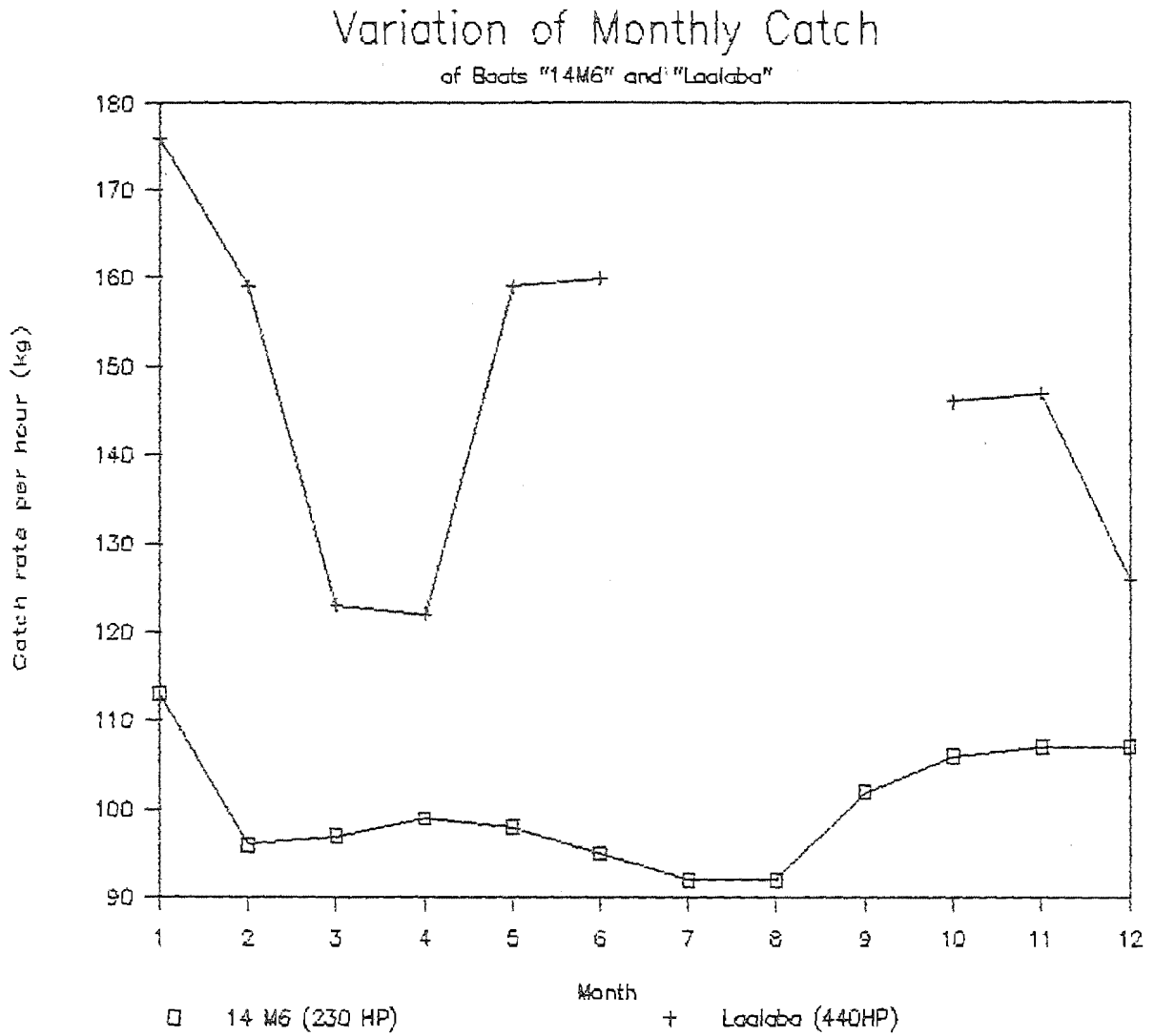


TABLEAU 12

Prix bateaux/valeur débarquée

	<u>Prix bateau</u>	<u>Tonnage/an</u>	<u>Valeur</u>
Petite pirogue + moteur	0,8 MFG	20 T	300 FG/KG 6 MFG
Grande pirogue + moteur	2 MFG	40 T	300 FG/KG 12 MFG
Pirogue polyester 12,5 m + HB diesel 13 CV	10,5 MFG	27 T	Export 1000 FG/KG 27 MFG
14 M (constr. Espagne)	42 à 84 MFG	196 T	292 FG/KG 57 MFG
14,5 M (constr. Brésil)	85 MFG + matériel	313 T	292 FG/KG 91 MFG
32,5 M (constr. Brésil)	800 MFG + matériel	1 300 T*	210 CFA/KG 503 FG/KG 654 MFG
38 M (constr. France)	2 500 MFG	2 600 T*	210 CFA/KG 503 FG/KG 1308 MFG

* Vente à Dakar (en 1991 vente à Conakry et export)

TABLEAU 13

Prix de différents postes relatifs à la pêche (Guinée 1990)

Gasoil	158 FG/L (47 CFA Dakar)
Essence	375 FG/L
Huile	200 FG/L
GLACE (BLOC)	20 000 FG/T
RESINE POLYESTER	10 500 FG/KG
FIBRE POLYESTER	10 000 FG/KG
FIL A RAMENDER	8 000 FG/KG

Heure mécanicien employé: 520 FG/H

Heure mécanicien garage: 10 500 FG/H + 11,11% TPS

TABLEAU 14

Les ressources marines

ZONE INDUSTRIELLE 15 m à 400 m de profondeur

ESPECE	POTENTIEL (tonnes)	CAPTURES FLOTTE LOCALE (tonnes)	CAPTURES FLOTTE ETRANGERE (tonnes)	CAPTURES TOTALES (tonnes)
Pélagiques	65 000	2 517	35 427	37 944
Démersaux divers	35 000	747	97 459 (1)	98 206 (1)
Céphalopodes	30 000	0		
Crevettes	4 000	36	(2)	36 + (2)
Sous-total	134 000	3 300	132 886	136 186
<u>ZONE ARTISANALE 0 à 15 m de profondeur</u>				
Pélagiques	35 000	24 000 (3)	(4) ?	24 000
Démersaux	45 000	8 000	(4) ?	8 000
Sous-total	80 000	32 000		32 000
TOTAL GENERAL	214 000	35 500	132 886	168 186

Sources: Rapport de l'ONEDI (1989) et synthèse de la mission après discussions avec les fonctionnaires du SEP et du CRHB.

(1) Sans les balistes

(2) Impossible à chiffrer avec les données présentées

(3) 75 % des débarquements sont considérés comme pélagiques

(4) Capture de la flotte étrangère considérée comme nulle à l'intérieur des 15 mètres de profondeur

- Plateau continental: 56 000 km²

- Côte: 300 km

- Pêche artisanale intérieur: 12 NM

- Pêche industrielle extérieur: 12 NM

- Nouvelles SOGUIPECHE extérieur: 9 NM

Maillage: 70 mm chalut à poissons

60 mm chalut à céphalopodes

40 mm chalut à crevettes

FICHE TECHNIQUE N° 1

Le port de pêche de Conakry

Quai de débarquement	160 m
Grues de déchargement	4
Poste carburant	chaland
Entrepôt frigorifique (2)	800 t (550 t OPPI)
Usine à glace (blocs) (1)	29 t/j

NOUVELLE SOGUIPECHE

Entrepôt frigorifique	4 500 t
Tunnel congélation	60-80 t/j
Usine à glace	25 t/j
Atelier de réparation	-

SOGUIMAR

Entrepôt frigorifique	100 t
Atelier traitement poisson	-

KENIEN

Entrepôt frigorifique (don espagnol)	250 t
--------------------------------------	-------

COGIP

Entrepôt frigorifique	3 000 t (panne)
-----------------------	-----------------

PROGUI

Atelier construction réparation polyester	-
Machine à glace	-
Atelier filetage	-

FICHE TECHNIQUE N° 2

Chalutier 14 M glacier

CHANTIER: OLACIREGUI S.A. HONDARRIBIA GUIPUZCO ESPAGNE

Longueur hors-tout	14 m
Largeur	4,5 m
Creux	2,38 m
Tirant d'eau	1,68 m
Volume de cale	10 m ³ (frais-glace)
Réservoir combustible	5 m ³
Réservoir d'eau	.75 m ³
Vitesse	9,5 nd
Matériel de construction	Polyester
Moteur principal	230 CV Talbot BS 36/2000 T
Treuil	Hydraulique (1000 kg)
Barre	Hydraulique
Sondeur	Furuno
VHF	Kelvin Hudge
Rayon d'action	1200 NM
Couchettes	6 personnes
Eurouleur de chalut	-
Auxiliaire	..
Tonneaux jauge brute	19 T

FICHE TECHNIQUE N° 3

Chalutier 14,5 M glacier - Chantier: Ebrasa Brésil

Longueur hors-tout	14,5 m
Largeur	5,25 m
Creux	2,67 m
Tirant d'eau	1,65 m
Volume de cale	20 m ³ (frais-glace)
Réservoir combustible	9 m ³
Réservoir eau	3 m ³
Vitesse	9 nd
Matériel de construction	acier
Moteur principal	230 w Deutz BF 61513 2150 T
Treuil	hydraulique (2 000 kg)
Barre	hydraulique
Sondeur	Furuno
VHF	Furuno
Rayon d'action	2 100 NM
Couchettes	7 personnes
Enrouleur de chalut	-
Auxiliaire	15 cv Deutz
Navigateur satellite	Furuno

FICHE TECHNIQUE N° 4

Chalutier-congélateur 32,5 M - Chantier Corena: Brésil

Longueur hors-tout	32,5 m
Largeur	8,4 m
Creux	4,6 m
Tirant d'eau	3,05 m
Volume de cale	250 m ³ (congélation)
Réservoir combustible	73 m ³
Réservoir eau	32 m ³
Vitesse	10,5 nd
Matériel de construction	acier
Moteur principal	855 cv Deutz 1 800 t
Treuil (2)	6 t
Barre	hydraulique
Sondeur	Furuno
VHF	Furuno
Rayon d'action	20 J.
Couchettes	15
Enrouleur de chalut (1)	4,5 m ³
Auxiliaire (2)	75-130 kw Deutz
Navigateur satellite	Furuno
Radar	Furuno

FICHE TECHNIQUE N° 5

Chalutier-congélateur 38 M - Chantier Piriou: Concarneau, France

Longueur hors-tout	38,80 m
Largeur	9 m
Creux	
Tirant d'eau	4,35 m
Volume de cale	260 m ³ (congélation)
Réservoir combustible	
Réservoir eau	
Vitesse	
Matériel de construction	acier
Moteur principal	1 250 cv Deutz
Treuil (2)	
Barre	hydraulique
Sondeur	Furuno
VHF	Furuno
Rayon d'action	20 J
Couchettes	
Enrouleur chalut (1)	
Auxiliaires (2)	. MWM
Navigateur satellite	Furuno
Radar	Furuno
Machine à glace	4,8 t/j

FICHE TECHNIQUE N° 6

La pêche artisanale piroguière

Quelque 2 000 pirogues sont opérées par environ 8 000 pêcheurs. Le parc piroguier est certes plus important, mais il faut exclure les pirogues de transport qui ne s'adonnent pas à la pêche et qui seraient environ 700 unités.

Quatre types d'embarcation sont en usage: les pirogues monoxyles (le Kourou et le Gbankagui), les pirogues de type sénégalais ou Yoli, les pirogues bordées sur membrures (le Salan et la Flimbotine) et le canot à voile ou Boti.

Les engins de pêche sont essentiellement le filet maillant utilisé de manière encerclante, dérivante ou fixe, et la ligne à main. Les palangres sont parfois employées.

- Filet maillant encerclant "bonga sery" pour les sardinelles Sardinella eba
- Filet maillant encerclant "bonga" ou "fanti" pour les ethmaloses Ethmalosa fimbriata
- Filet maillant encerclant "boya" pour les capitaines, otholites et machoïrons
- Filet maillant dérivant à "bonga" pour les ethmaloses Ethmalosa fimbriata
- Filet maillant dérivant "legotine" pour les grois poissons
- Filet maillant fixe à requin, à mullet ...
- Palangre de fond à machoïron
- Ligne à main à machoïron, à dorade, à barracuda.

Cette pêche artisanale piroguière capture environ 30 000 t de poisson par an dont 75 % est composé de clupéïdés: ethmaloses et sardinelles.

ANNEXE 2

Termes de référence de la mission

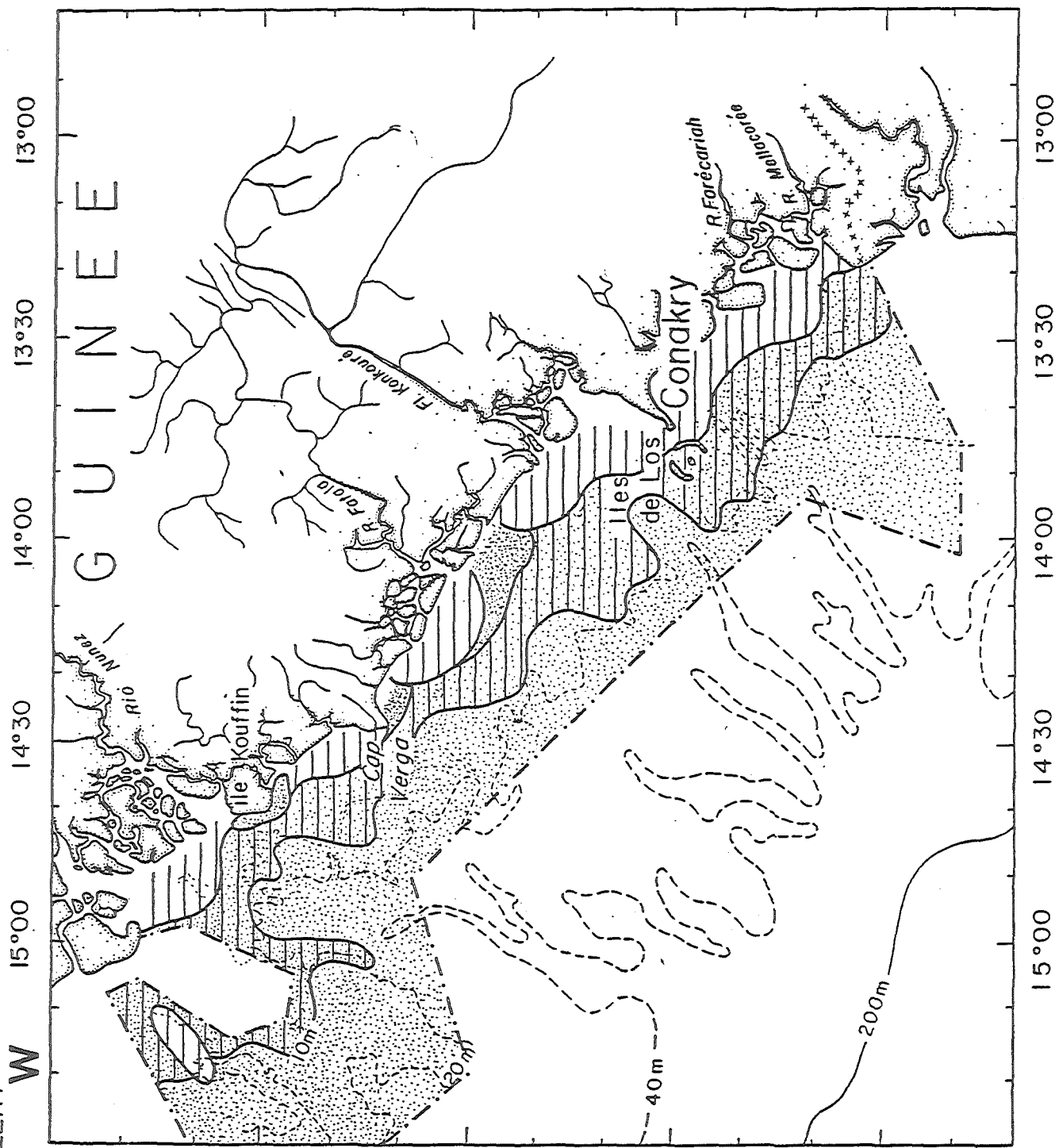
Une mission multidisciplinaire se rendra à Conakry fin juillet, début août 1990 pour proposer au SEP des alternatives pour la privatisation de la flotte semi-industrielle d'origine espagnole.

Les investigations devraient en priorité porter sur les points suivants:

- (a) Expertise de l'Etat des navires ("Espagnols"). Evaluation de l'état des navires et de leur valeur résiduelle; définition éventuelle et coûts des modifications/adaptations nécessaires et des équipements de pêche requis sur la base d'un essai des navires en pêche.
- (b) Examen des conditions d'entretien des unités. Définition quantitative des besoins en pièces détachées et équipements de pêche pour l'exploitation des navires. Etablissement des comptes d'exploitation prévisionnels des navires.
- (c) Inventaire de la main-d'oeuvre nécessaire et disponible par poste spécialisé et évaluation du plan de formation du Centre de formation professionnelle maritime. Recommandations (ou éventuellement projet) sur la formation.
- (d) Etude des structures de propriété des navires et plan de privatisation. Evaluation des options de privatisation envisageables. Recommandations éventuelles sur le montage des joint-ventures. Etude des moyens de financement à mettre en oeuvre (conditions de crédit, de garanties, source de financement) pour chaque alternative proposée.
- (e) Etude du contexte institutionnel pour l'exploitation des navires. Entrée et sortie du port; déclaration des captures; taxes; impôts, avitaillement, etc.; étude d'investissement compte tenu des conclusions du rapport SEPIA.
- (f) Etude générale des conditions de commercialisation des produits en particulier études des modalités de première vente, système des prix.


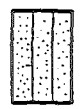
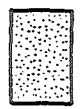
Campagnes du N.O. André NIZERY

D'après DOMAIN



N

Nature du fond

-  Vase
-  Sable vaseux
-  Sable

--- Limites de la zone prospectée

ANNEXE II

ANNEXE 3

Références bibliographiques

Secrétariat d'Etat à la pêche: Le développement du secteur pêche en Guinée: Politique de développement, septembre 1987, Conakry.

Banque Mondiale: Le devenir de l'OPPI et les conditions d'accès à la ressource de la ZEE, dans leurs relations avec la privatisation, la gestion rationnelle des ressources halieutiques et l'autosuffisance alimentaire, synthèse de la mission de De Hollain, février 1989.

Ministère de l'agriculture et des ressources animales, SEP, Actes de la première Conférence nationale des pêche, 30 août - 2 septembre 1989, Conakry.

ONDI: A Programme for the Development of the Fisheries System of Guinea, August 1988, draft document.

5. Domain G. et L. Malois: Recensement du parc piroguier guinéen, III-Dictionnaire des points de débarquement (mai 1989), CRHB, Document scientifique n° 9, décembre 1989.

République de Guinée: Codes des investissements et ses textes d'application.

Ministère du plan et de la coopération internationale: Table ronde sur le climat des investissements en Guinée, Vol. 1 et 11, Conakry, 24-26 février 1988.

Bonzon, A. and B. Horemans: Socio-Economic Data base on African Fisheries, Fishery Policy and Planning Division, Fisheries Department, FAO, Rome. FAO.FISH.CIRC., (810), 1988.

Mémoire au Président de la République concernant la flotte nationale de pêche industrielle et semi-industrielle et les infrastructures sectorielles, présenté par le Dr Mamadou Boye Barry, Secrétaire d'Etat à la pêche, Conakry, 4 décembre 1989.

Rapport d'exploitation navire-école LAALABA, année scolaire 1989/90, centre de formation professionnelle maritime, Conakry août 1990.

Everett, G., F. Roest et A. Tavares de Pinho: Le développement et l'aménagement des ressources biologiques de la zone économique exclusive. FAO, GCP/INT/466/NOR, Rome 1985.

F. Domain: Rapport des campagnes de chalutage du N.O. ANDRE NIZERY dans les eaux de la Guinée de 1985 à 1988, ORSTOM, juillet 1989.

