

**République de Guinée**  
-----  
**Ministère des Pêches, de  
l'Aquaculture et de l'Économie  
Maritime**



# **Recensement du parc piroguier de la pêche artisanale maritime de 2016**

## **Rapport final**



**Financé par la Banque Mondiale à travers le Programme Régional pour l'Afrique de l'Ouest  
(PRAO)**

-----  
**Réalisé par la Direction Nationale de la Pêche Maritime en partenariat avec le Centre  
National des Sciences Halieutiques de Boussoura**

**Décembre-2016**

## Table des matières

1	Introduction.....	6
1.1	Contexte.....	6
1.2	Rappel sur le rôle et l'importance de la pêche artisanale.....	7
1.3	Importance des statistiques comme instrument de politique des pêches .....	7
2	Objectif général du recensement et indicateurs à produire.....	7
3	Méthodologie.....	8
4	Résultats .....	10
4.1	Thématique « Exploitation et capacité de pêche ».....	10
4.1.1	Débarcadères et leur environnement .....	10
4.1.1.1	Nombre de débarcadères recensés .....	11
4.1.1.2	Nombre de débarcadères anciens et nouveaux .....	11
4.1.1.3	Fonctions des débarcadères .....	12
4.1.1.4	Accessibilité des débarcadères.....	13
4.1.1.5	Nombre de débarcadères par classe de taille du parc piroguier .....	14
4.1.1.6	Nature du rivage des débarcadères .....	14
4.1.1.7	Constats sur l'environnement des activités de pêche.....	15
4.1.2	Embarcations et engins de pêche.....	16
4.1.2.1	Nombre de pirogues recensées .....	16
4.1.2.2	Nombre de pirogues par type.....	17
4.1.2.3	Longueur moyenne des pirogues par type .....	17
4.1.2.4	Année de construction des pirogues .....	18
4.1.2.5	Pourcentage des pirogues motorisées .....	18
4.1.2.6	Nombre de pirogues par classe de puissance motrice.....	19
4.1.2.7	Pourcentage de pirogues avec glacière .....	20
4.1.2.8	Pourcentage de pirogues avec engin principal et engin secondaire .....	20
4.1.2.9	Types d'engins de pêche recensés .....	21
4.1.2.10	Nombre de pirogues par type d'engin de pêche .....	21
4.1.3	Propriétaires et pêcheurs .....	23
4.1.3.1	Pourcentage de nationaux et d'étrangers parmi les propriétaires de pirogues .....	23
4.1.3.2	Propriétaires des pirogues par sexe.....	24
4.1.3.3	Nombre moyen de membres d'équipage par type de pirogue .....	24
4.1.3.4	Nombre moyen de membres d'équipage par type d'engin .....	25
4.1.3.5	Mode de rémunération de l'équipage .....	25
4.1.4	Efforts de pêche.....	26
4.1.4.1	Durée moyenne de la saison de pêche pour l'engin principal.....	26
4.1.4.2	Pourcentage des déclarations des chefs d'unités de pêche sur la pêche journalière ou de marée 27	
4.1.4.3	Occurrence des espèces citées pour l'engin principal .....	27
4.1.5	Migration de pêche (départ et arrivée sur les débarcadères) .....	28
4.2	Thématique « Commodités et services » .....	30
4.2.1	Accès à l'eau potable.....	30

4.2.2	Disponibilité en énergie collective .....	31
4.2.3	Existence de latrines.....	31
4.2.4	Accès aux Centres de santé .....	32
4.2.5	Accès aux Centres d'éducation primaire .....	32
4.2.6	Accès aux Centre d'éducation secondaire .....	33
4.2.7	Accès à la glace .....	33
4.2.8	Accès au carburant .....	34
4.2.9	Accès à la réparation mécanique et navale.....	34
4.2.10	Accès aux matériels de pêche .....	35
4.2.11	Présence de sociétés de collecte de poissons (avec année d'installation et espèces cibles) .....	36
4.2.12	Existence d'un marché vivrier quotidien pour l'écoulement du poisson frais et fumé .....	37
4.2.13	Existence d'un marché vivrier hebdomadaire pour l'écoulement du poisson.....	38
4.2.14	Fumage du poisson et types de fumoir.....	38
4.2.15	Existence d'autres types de transformation.....	39
4.2.16	Formes dominantes de commercialisation du poisson.....	39
4.3	Thématique « Social-Gouvernance ».....	40
4.3.1	Présence de l'administration .....	40
4.3.2	Pourcentage des débarcadères qui déclarent la présence des organisations socioprofessionnelles (OSP) de différents types .....	41
4.3.3	Pourcentage de l'ethnie des propriétaires ou armateurs des embarcations (sur échantillon).....	41
4.3.4	Pourcentage des propriétaires marins pêcheurs.....	42
4.3.5	Pourcentage de femmes dans les activités post-capture .....	42
4.3.6	Estimation de l'emploi à la pêche artisanale .....	43
5	Difficultés rencontrées .....	44
6	Conclusion générale .....	44
7	Recommandation .....	46
8	Annexes.....	46
8.1	Annexes 1 : Carte des débarcadères de Boké .....	47
8.2	Annexes 2 : Carte des débarcadères de Boffa.....	48
8.3	Annexes 3 : Carte des débarcadères de Dubréka .....	49
8.4	Annexes 4 : Carte des débarcadères de Conakry .....	50
8.5	Annexes 5 : Carte des débarcadères de Coyah .....	51
8.6	Annexes 6 : Carte des débarcadères de Forécariah.....	52
8.7	Annexes 7 : Fiches de recensement :(Village/Débarcadère et Unité de Pêche).....	53

Figure 1 :Les débarcadères de la pêche artisanale maritime .....	9
Figure 2 Répartition spatiale de type de barque par préfecture .....	10
Figure 3 : Nombre de débarcadères (anciens/nouveaux).....	11
Figure 4 : Fonction des débarcadères .....	13
Figure 5: Accessibilité des débarcadères par route à l'échelle du littoral .....	13
Figure 6: Accessibilité routière des débarcadères par préfecture .....	14
Figure 7:Nombre de sites par classe de taille du parc piroguier.....	14
Figure 8 : Nature du rivage des sites de débarquement.....	15
Figure 9 : Nombre de pirogues recensées par zone.....	16
Figure 10 : Nombre et types de pirogues utilisées par zone.....	17
Figure 11: Longueur moyenne des pirogues par type et par zone.....	18
Figure 12: Année de construction des pirogues .....	18
Figure 13 : Nombre de pirogues (motorisées ou non motorisées).....	19
Figure 14: Nombre d'unités de pêche par classe de puissance motrice .....	19
Figure 15 : Pourcentage de pirogues avec glacière par zone.....	20
Figure 16: Types d'engins de pêche (% d'embarcations avec engin principal et engin secondaire) .....	20
Figure 17 : Type d'engin principal déclaré par zone .....	22
Figure 18: Pourcentage des nationaux et d'étrangers parmi les propriétaires de pirogues.....	24
Figure 19 : Pourcentage des propriétaires de pirogues par sexe .....	24
Figure 20 : Nombre moyen de membres d'équipage par type de pirogue.....	25
Figure 21 : Nombre moyen de membres d'équipage par type d'engin de pêche .....	25
Figure 22 : Pourcentage de réponse sur le mode rémunération.....	26
Figure 23 : Saison de pêche pour l'engin principal.....	27
Figure 24 : Pourcentage des déclarations des chefs d'unités de pêche sur la pêche de jour ou de marée .....	27
Figure 25: Occurrence des espèces dominantes citées pour l'engin principal .....	28
Figure 26 : migration des pêcheurs .....	29
Figure 27 : Présence des prestataires de services sur les débarcadères .....	30
Figure 28 : Accès à l'eau potable .....	31
Figure 29: Présence sur les débarcadères d'une source d'électricité.....	31
Figure 30: Pourcentage de présence ou absence de latrine au niveau des débarcadères .....	32
Figure 31: Pourcentage des débarcadères ayant accès aux centres de santé .....	32
Figure 32: Pourcentage des débarcadères ayant accès aux Centres d'éducation primaire .....	33
Figure 33: Pourcentage des débarcadères ayant accès aux Centres d'éducation secondaire.....	33
Figure 34 : Pourcentage des débarcadères ayant accès à la glace .....	34
Figure 35: pourcentage des débarcadères ayant accès au carburant.....	34
Figure 36 : Accès à l'atelier mécanique .....	35
Figure 37 : Accès à l'atelier de charpentier.....	35
Figure 38: Proportion d'accès aux équipements de pêche .....	35
Figure 39: Nombre de sociétés de collecte de poissons enregistrées par année et par zone.....	36
Figure 40 : Pourcentage d'espèces ciblées par les sociétés de collecte de poissons.....	37
Figure 41: Pourcentage des débarcadères ayant un marché vivrier quotidien pour les poissons frais et fumés.....	37
Figure 42: Pourcentage des débarcadères ayant un marché vivrier hebdomadaire pour le poisson.....	38
Figure 43 : Pourcentage des débarcadères disposant de types de fumoir utilisés.....	38
Figure 44 : Pourcentage des débarcadères utilisant d'autre de transformation .....	39
Figure 45: Pourcentage des débarcadères par forme dominante de commercialisation de poissons.....	39
Figure 46 : Présence des autorités administratives, locales et organisations socioprofessionnelles sur les débarcadères.....	40
Figure 47: Présence des autorités au niveau des débarcadères.....	40
Figure 48 : Pourcentage de présence des OSP au niveau des débarcadères.....	41
Figure 49 : Pourcentage de l'ethnie des propriétaires ou armateurs des pirogues (sur échantillon) .....	42
Figure 50: Pourcentage des propriétaires marins pêcheurs et non marins pêcheurs .....	42
Figure 51:Pourcentage des femmes évoluant dans les activités post-capture .....	43
Tableau 1 : Nombre de débarcadères recensés par préfecture .....	11
Tableau 2: Liste des débarcadères de 2009 non fonctionnels en 2016.....	12
Tableau 3: Nombre de pirogues par type et par zone .....	17
Tableau 4 : liste des types d'engins de pêche recensés .....	21
Tableau 5 : Nombre de pirogues par catégorie d'engin, par type d'engin de pêche et par zone .....	21
Tableau 6 : Nombre de propriétaires et pêcheurs recensés .....	23
Tableau 7: Emploi dans la pêche artisanale maritime en 2016 .....	43

## **Avant-propos**

*Le recensement du parc piroguier le long du littoral guinéen est réalisé dans le cadre de la mise en œuvre des activités du Programme Régional des Pêches en Afrique de l'Ouest (PRAO) sous le financement de la Banque Mondiale.*

*Placé sous la coordination de la Direction Nationale de la Pêche Maritime (DNPM) en collaboration avec le Centre National des Sciences Halieutiques de Boussoura (CNSHB), le recensement du parc piroguier a pour objectif de dénombrer l'ensemble des unités de pêche artisanale le long du littoral guinéen dans le but d'avoir une vue instantanée de la structure du parc piroguier dans sa diversité et d'en mesurer la dynamique interne depuis la dernière enquête cadre effectuée en novembre 2009.*

*La pêche artisanale en Guinée a fait l'objet de plusieurs recensements en 1989, en 1994 en 2001 par le CNSHB et en 2009 par l'Observatoire National des Pêches (ONP) avec l'appui technique et financier de la FAO.*

*Le présent rapport concerne, la description et l'analyse de la situation de la pêche artisanale le long du littoral en 2016. Il s'agit d'un document actualisé par rapport à celui de l'enquête cadre effectué en 2009 par l'ONP. Dans cette étude on retrouvera les thématiques Exploitation et capacité de pêche, Commodités et services, Social et gouvernance.*

*Le résultat visé consiste à actualiser les informations sur le secteur de la pêche artisanale dans son ensemble, construire une base de données rassemblant l'ensemble des données existantes en vue de la maîtrise l'effort de pêche conformément aux engagements pris par le gouvernement et de servir de point de référence pour la décision dans la mise en œuvre des stratégies d'aménagement et de développement des pêcheries artisanales et contribuer à une meilleure gouvernance du sous-secteur.*

*Pour la réussite de cette opération, il faut souligner la participation active de tous les acteurs de terrain sous la coordination de la DNPM et du CNSHB. L'encadrement des opérations de préparation et de mise en œuvre du recensement ainsi que l'élaboration du rapport final ont été effectués sous la supervision technique d'une équipe de cadres de la DNPM, du CNSHB et de l'ONP.*

### **Coordination :**

- Amara Camara KABA, Directeur National DNPM ;
- Dr. Idrissa BAMY, Directeur du CNSHB

### **Equipe technique de supervision et de rédaction du rapport**

- Mamady KABA, Point focal du PRAO-Guinée à la DNPM
- Sory TRAORE, Point focal du PRAO-Guinée au CNSHB
- Mohamed SOUMAH, Informaticien CNSHB
- Mamadou Moussa Diallo, ONP
- Ismael KEITA, DNPM

# 1 Introduction

Les eaux maritimes de la République de Guinée sont particulièrement riches en raison de la présence d'un upwelling qui régénère les eaux de surface en eaux profondes riches en sels nutritifs, et de nombreux estuaires qui déversent des éléments nutritifs jusqu'à l'océan. Ce phénomène est renforcé par l'étendue du plateau continental et des fonds de natures différentes, propices à une abondance de ressources halieutiques le long des 300 km de côtes.

Le secteur des pêches joue un rôle primordial dans la société et l'économie guinéenne de par sa contribution à la sécurité alimentaire, à l'emploi, à la création de richesse.

Face à la pleine exploitation voire même la surexploitation des principaux stocks halieutiques (notamment des espèces à forte valeur marchande), à la faible valorisation des produits de pêche, le secteur risque d'être éprouvé par rapport au rôle qu'il pourrait jouer en termes économique et social.

Afin d'inverser cette tendance et partant du diagnostic établi, le Ministère des Pêches, de l'Aquaculture et de l'Economie Maritime (MPAEM) en collaboration avec les partenaires institutionnels, a mis en œuvre le plan stratégique de développement de la pêche et de l'aquaculture qui s'intègre aux objectifs du Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté (DSRP). Cette stratégie tient compte des résultats des réflexions issues des travaux des Etats Généraux de la Pêche et de la priorité affichée pour le secteur de la pêche artisanale par le Gouvernement.

L'atteinte des objectifs passe nécessairement par la connaissance de l'environnement des ressources et par son exploitation durable.

C'est pour matérialiser cette vision et tenir compte des besoins et aspirations des principaux acteurs du secteur des pêches que s'inscrit le Programme Régional des Pêches en Afrique de l'Ouest pour la Guinée (PRAO/Guinée), financé par la Banque Mondiale.

## 1.1 Contexte

La Commission Sous Régionale des Pêches (CSR), est un organisme intergouvernemental de coopération halieutique dont l'objectif global est l'harmonisation à long terme, des politiques des pays membres en matière de préservation, de conservation et d'exploitation durable de leurs ressources halieutiques et le renforcement de leur coopération au profit du bien-être de leurs populations respectives. Elle apporte son appui aux Etats membres de la CSR (Mauritanie, Cap Vert, Sénégal, Gambie, Guinée Bissau, Guinée, Sierra Léone) ainsi qu'au Libéria et au Ghana.

Dans ce contexte, il a été mis en œuvre le Programme Régional des Pêches en Afrique de l'Ouest (PRAO) dont l'objectif de développement est d'augmenter de manière durable la totalité des richesses générées par l'exploitation des ressources halieutiques des pays de l'Afrique de l'Ouest, en : (i) développant les capacités des pays à gouverner et à gérer durablement leurs pêches, (ii) réduisant la pêche illicite et (iii) augmentant la valeur et les profits générés par les produits de la pêche et ainsi que la part de cette valeur capturée par ces pays.

Dans le cadre de la mise en œuvre des activités du PRAO en Guinée, le recensement du parc piroguier le long du littoral guinéen est réalisé en partenariat avec la DNPM, le CNSHB et l'ONP.

## 1.2 Rappel sur le rôle et l'importance de la pêche artisanale

La pêche artisanale est une pêche piroguière pratiquée dans plusieurs débarcadères/campements le long du littoral. Cette activité a connu une évolution ces dernières années, elle s'est diversifiée non seulement par sa pratique mais également par les espèces qu'elle cible.

L'activité est dispersée le long du littoral dans les débarcadères/campements. Avec l'appui de partenaires au développement, certains débarcadères sont déjà aménagés et disposent d'infrastructures modernes (quai de débarquement, fabrique de glace, chambre froide, centre de fumage, station d'essence, etc.). Les pêcheurs, sont généralement composés de Guinéens et d'étrangers en provenance du Sénégal, de la Sierra Leone et de la Guinée Bissau.

La pêche est effectuée à partir de quatre types de pirogues (*gbankenyi*, *salan*, *yoli* et *flimbote*) de taille variant entre 5 et 20 m. Les modes de propulsion sont fonction des types de pirogues et des types d'engins de pêche utilisés. Généralement, les pirogues Gbankényi sont des monoxyles propulsées par la voile et les pagaies. Les pirogues salan sont propulsées par la voile et les moteurs hors-bords (dont la puissance varie de 08 à 25 CV) et les pirogues yoli et flimbote sont toutes motorisées (40 CV).

La gamme des engins utilisés a été répertoriée par la recherche halieutique en 14 types, engins de pêche qui sont constitués par 6 catégories : (i) les filets maillants dérivants (à ethmalose et à espèces démersales) ; (ii) les filets maillants encerclants (à mullet, ethmalose et otolithes) ; (iii) les filets maillants calés (à petites, grandes ou très grandes mailles) ; (iv) les filets tournants ; (v) les filets soulevés ou retombants (tètèyèlè, épervier) et (vi) les lignes et palangres.

La pêche artisanale et ses activités connexes (transformation et commercialisation, mécanique hors-bord, construction de pirogues,...) contribuent à la sécurité alimentaire, à la création d'emplois et à la lutte contre la pauvreté des communautés de pêcheurs.

## 1.3 Importance des statistiques comme instrument de politique des pêches

Le système de collecte des données statistiques est un instrument de référence pour la mobilisation de données fiables sur la situation et la contribution du secteur à l'économie nationale.

La facilité d'accès aux données permet d'effectuer des analyses et de générer la connaissance nécessaire pour aider la formulation et la mise en œuvre de la politique des pêches ainsi que des programmes et projets de développement.

## 2 Objectif général du recensement et indicateurs à produire

L'objectif global du recensement du parc piroguier est d'avoir une vue instantanée de la structure du parc piroguier dans sa diversité et d'en mesurer la dynamique interne depuis la dernière enquête cadre effectuée en novembre 2009.

Ce recensement consistera à :

- a. Identifier et compter tous les sites de débarquement de poisson le long du littoral y compris ceux situés sur les îles comptant au moins 3 embarcations de pêche ;

- b. dénombrer toutes les unités de pêche (pirogues de pêche artisanale) en activité au moment de l'enquête ou inactives depuis trois mois en y précisant les causes de l'immobilisation

Les objectifs spécifiques consistent à :

- Identifier et compter tous les sites de débarquement de poisson le long du littoral y compris ceux situés sur les îles comptant au moins 3 embarcations de pêche ;
- Dénombrer toutes les unités de pêche (pirogues de pêche artisanale) en activité au moment de l'enquête ou inactives depuis trois mois en y précisant les causes de l'immobilisation.

### **3 Méthodologie**

L'approche participative a été privilégiée en impliquant les structures de terrain (Directions communales/préfectorales, les Chefs de port, les Organisations socioprofessionnelles et les Opérateurs de la pêche artisanale des sites visités).

Pour la collecte des données et informations sur le terrain, il a été procédé à :

- La conception des fiches d'enquêtes assorties de leur test dans les débarcadères Boulbinet (zone de Conakry) et Soumba à Dubréka (zone nord) et leur validation ;
- La formation des agents recenseurs et la sensibilisation des professionnels à Conakry et à Kamsar ;
- La validation de la liste des débarcadères/campements en collaboration avec les Directions Communales et Préfectorales de la pêche maritime, et des représentants de la profession ;
- La composition des équipes de recensement suivant les zones définies ;
- Le déploiement des agents sur le terrain et la supervision des activités.

Sous la direction de l'équipe de supervision, le recensement a été réalisé en deux étapes (du 28 août au 10 septembre 2016 et du 21 au 30 décembre 2016) sur l'ensemble du littoral dans les douze (12) zones de recensement accessibles par terre ou par mer, situées dans les cinq (5) préfectures littorales et les cinq (5) communes de Conakry.

Deux équipes de supervision, l'une dans la zone de Conakry, Coyah et Dubréka et l'autre dans la zone de Boffa et Boké ont permis d'assister les équipes de recensement, de suivre et d'évaluer leurs activités sur le terrain.

A l'issue du recensement, l'équipe de supervision a procédé à l'examen des rapports de terrain, au dépouillement des fiches et à leur conditionnement pour la saisie informatique, à la conception et à l'implémentation de la base de données suivies de la saisie et du traitement des données, de l'analyse des résultats et de la rédaction du rapport.

## Carte de zone d'étude : les débarcadères de pêche

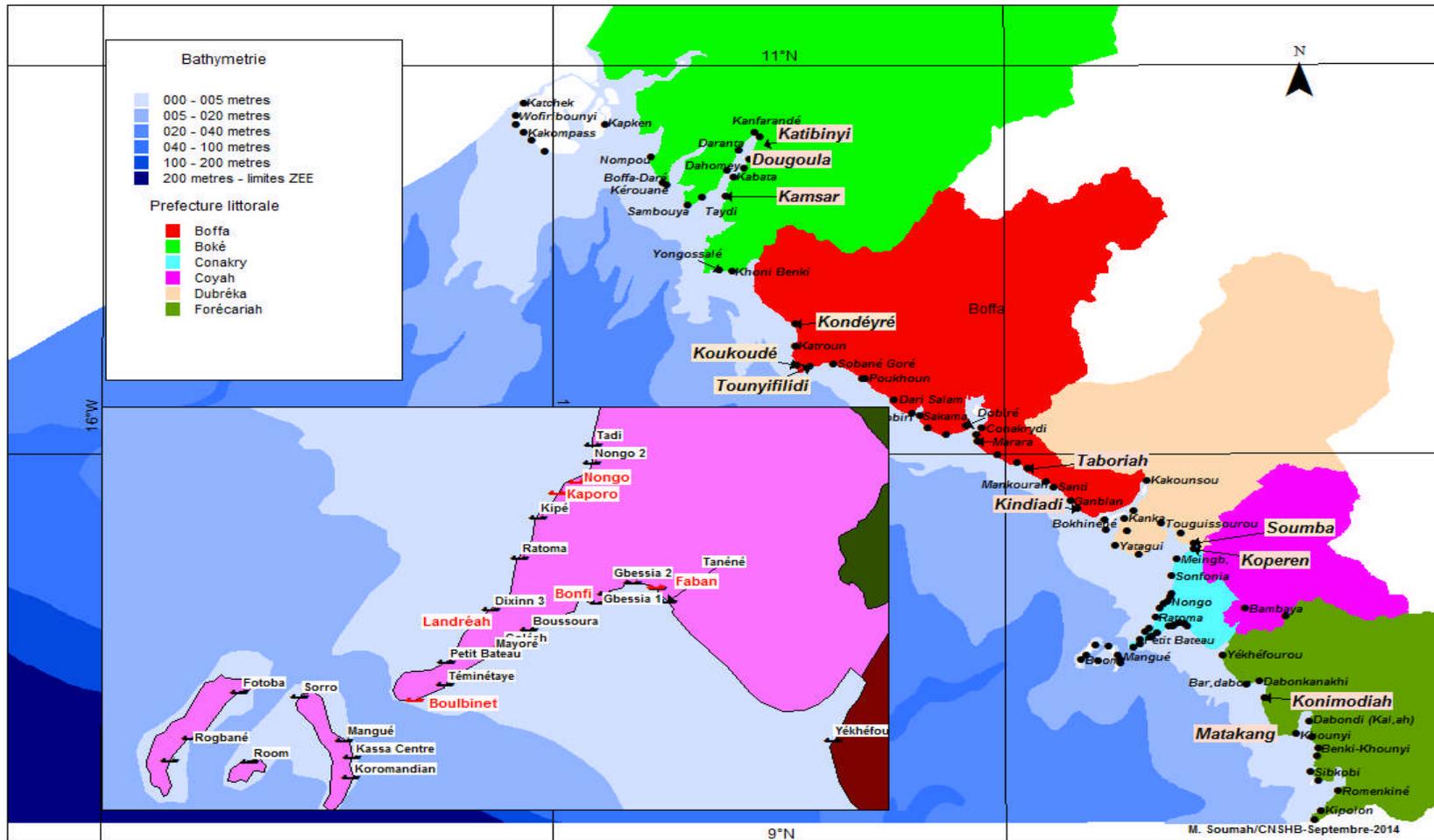


Figure 1 : Les débarcadères de la pêche artisanale maritime

## 4 Résultats

### 4.1 Thématique « Exploitation et capacité de pêche »

La thématique « exploitation et capacité » donne un ensemble d'informations relatif aux caractéristiques des moyens de production. Outre la description des sites de débarquement et de leur environnement, cette thématique décrit les embarcations, les engins de pêche, les propriétaires d'embarcations et les pêcheurs, les efforts de pêche, la migration de pêche ainsi que la structure des équipages.

Le dernier recensement exhaustif disponible de la pêche maritime artisanale avait été conduit par l'ONP en 2009. Celui-ci avait également permis de faire entre autres le point sur les sites de débarquements et leur environnement ainsi que sur le parc piroguier et les engins de pêche.

En ce qui concerne les captures et les efforts, le CNSHB a une longue expérience en matière de collecte et de suivi des opérations de pêche artisanale maritime. A cet effet, le CNSHB et l'ONP publient annuellement un bulletin statistique sur la pêche maritime.

L'ensemble des résultats de cette thématique permet d'actualiser la situation de la pêche artisanale maritime.

#### 4.1.1 Débarcadères et leur environnement

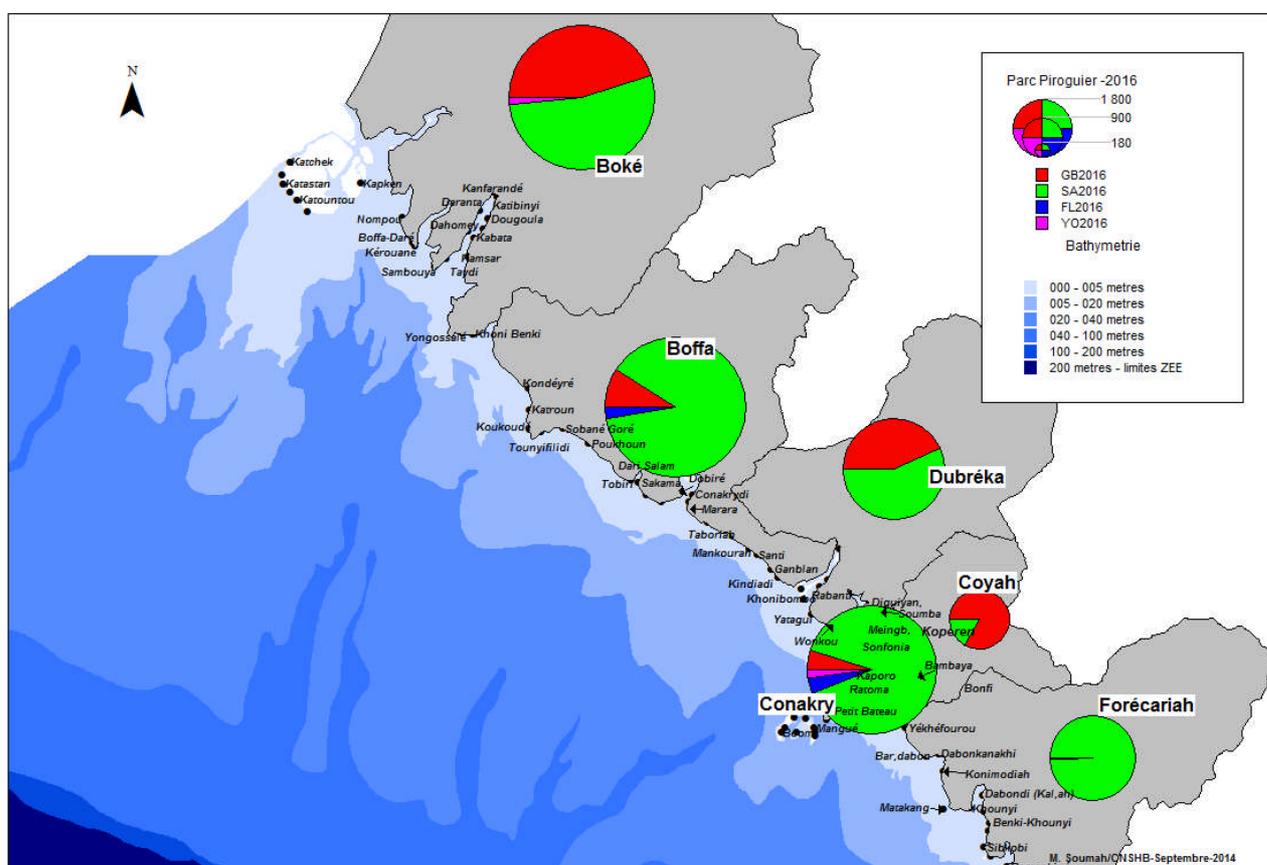


Figure 2 Répartition spatiale de type de barque par préfecture

#### 4.1.1.1 Nombre de débarcadères recensés

Ce recensement a dénombré 234 débarcadères contre 194 débarcadères en 2009, ce qui correspond à une augmentation de 21% par rapport à 2009 (tableau 1).

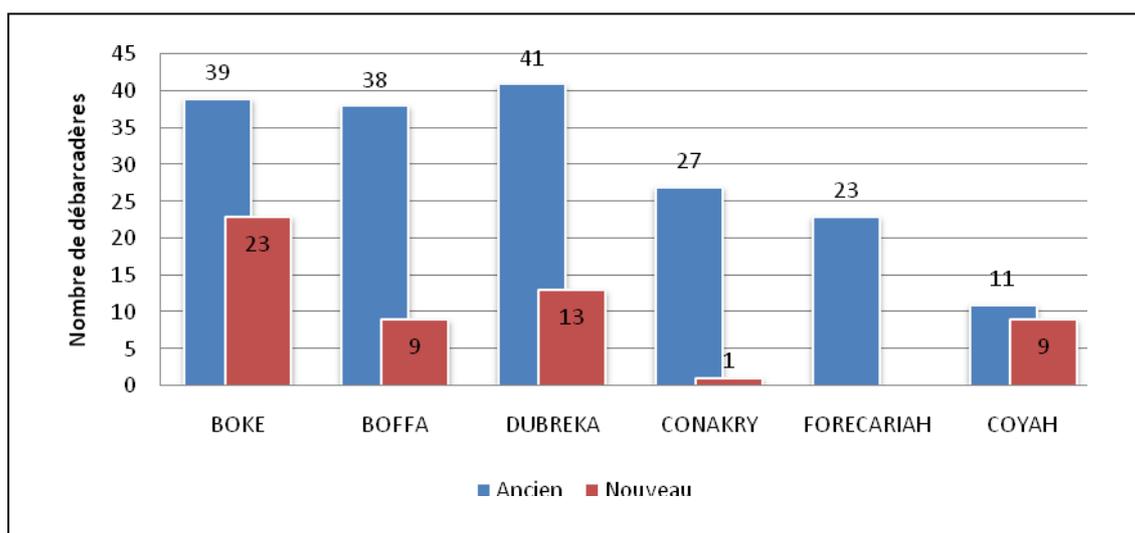
La préfecture de Boké a enregistré le plus grand nombre de débarcadères recensés en 2016. Par rapport à 2009, on note une augmentation du nombre de débarcadères recensés sur l'ensemble du littoral à l'exception de Dubréka où on enregistre plutôt une diminution de 4%. Le pourcentage d'augmentation le plus remarquable concerne la préfecture de Coyah (82%) en raison de la faible connaissance de l'importance de l'activité de pêche dans cette préfecture en 2009.

**Tableau 1 : Nombre de débarcadères recensés par préfecture**

Préfecture	2009	2016	Changement(%) par rapport en 2009
BOFFA	42	47	12%
BOKE	42	62	48%
CONAKRY	27	28	4%
COYAH	11	20	82%
DUBREKA	56	54	-4%
FORECARIAH	16	23	44%
<b>Total général</b>	<b>194</b>	<b>234</b>	<b>21%</b>

#### 4.1.1.2 Nombre de débarcadères anciens et nouveaux

Parmi les 234 débarcadères recensés en 2016, on compte 179 recensés en 2009 et 55 nouveaux débarcadères. La figure 3 montre la répartition des anciens et nouveaux débarcadères par préfecture.



**Figure 3 : Nombre de débarcadères (anciens/nouveaux)**

Lors de ce recensement, on a constaté que 16 débarcadères/campements recensés en 2009

au compte de la pêche ne sont plus fonctionnels en 2016 pour diverses raisons (voir tableau 2).

**Tableau 2: Liste des débarcadères de 2009 non fonctionnels en 2016**

Préfecture	Nom débarcadère / Campement	Observations
<b>Boffa</b>	Sinènè	On y pratique plus la pêche, mais le transport exclusif (personnes, bois et produits agricoles, etc. ....)
	Mampaya	N'existe plus pour cause d'érosion
	Kitamou	N'existe plus pour cause d'ensablement
	Kérouané	N'existe plus
	Yoya	Inaccessible à marée basse, sur pilotis à marée haute
<b>Dubrèka</b>	Kagbélen	On y pratique plus la pêche, mais le transport exclusif (personnes, bois et produits agricoles, etc. ....)
	Kangoléa	
	Khatiya	
	Kobian	
	Limbata (Kakidi)	
	MagnakhounSosota	
	Menguiya	
	Siraya	
	Taban	
	Tabéta	
	Tenyiya	

#### **4.1.1.3 Fonctions des débarcadères**

La pêche demeure la fonction dominante dans toutes les préfectures comme l'indique la figure 4. Il résulte de cette figure trois groupes distincts de débarcadères recensés :

- Les débarcadères des Préfectures de Coyah et Forécariah ont une fonction exclusive de pêche ;
- Les débarcadères de la Préfecture de Boffa et ceux de la région de Conakry ont deux fonctions dont la fonction exclusive de pêche et la fonction mixte de pêche et de transport même si l'activité de pêche reste dominante partout ;
- Les débarcadères des Préfectures de Boké et de Dubréka assument les trois fonctions que sont la pêche exclusive, les fonctions mixtes de pêche et transport ou de transport et pêche. La fonction pêche-transport est plus présente à Boké, Boffa et Conakry tandis que la fonction transport-pêche concerne des débarcadères de Dubréka et Boké.

La mixité de fonction est certainement liée à l'existence de nombreuses îles au large des débarcadères le long du littoral.

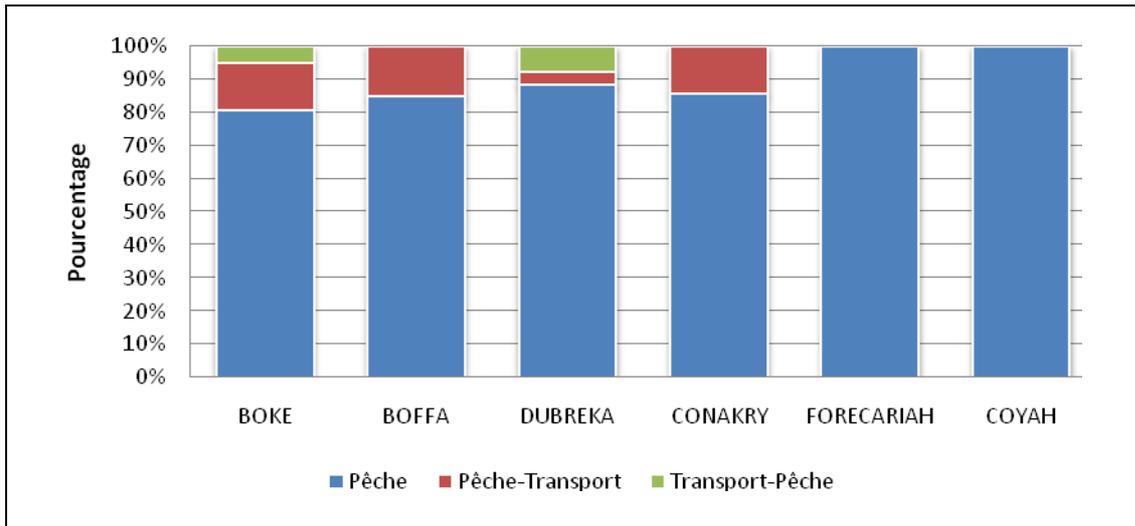


Figure 4 : Fonction des débarcadères

#### 4.1.1.4 Accessibilité des débarcadères

Bien que l'ensemble des débarcadères/campements soient accessibles par la mer durant toute l'année et à tout moment, certains présentent néanmoins des contraintes d'accès liées aux phénomènes de marée, aux intempéries saisonnières et aux effets de la force de la houle au niveau du littoral.

A l'échelle du littoral, 62% des débarcadères sont impossibles d'accès par la route, 30% sont d'une accessibilité permanente et 8% sont d'une accessibilité saisonnière (figure 5).

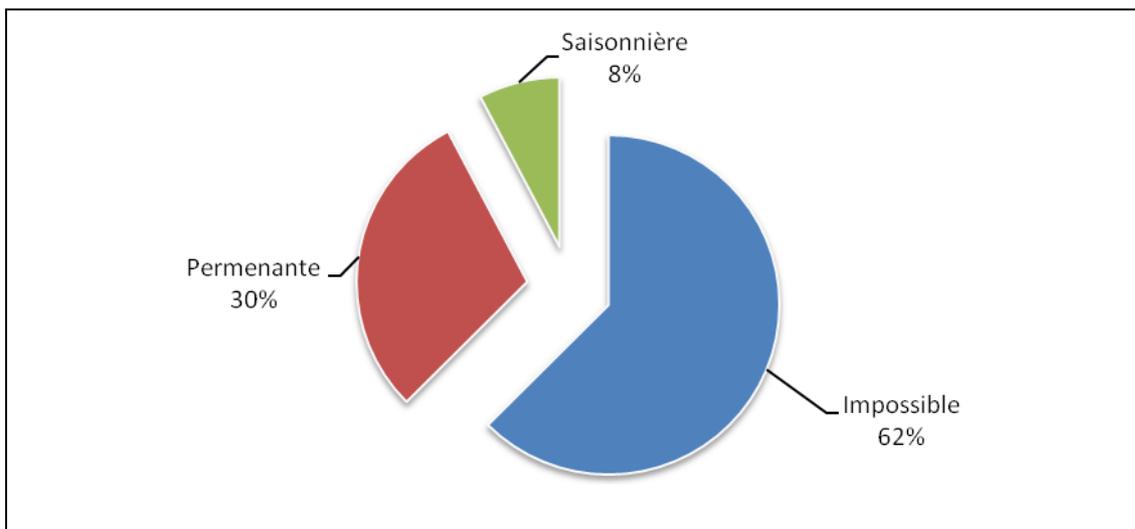


Figure 5: Accessibilité des débarcadères par route à l'échelle du littoral

D'une manière générale, l'accessibilité des débarcadères/campements par la mer pose moins de contraintes sur le littoral pendant la saison sèche. Pendant la saison pluvieuse, la plupart des débarcadères/campements sont moins accessibles en raison de la pluviométrie remarquable.

En raison des contraintes d'ordre géographique liées par exemple à la situation ou non en milieu insulaire, l'accessibilité des débarcadères par la route (figure 6) est :

- impossible pour 88% des débarcadères de Boké et 73% des débarcadères de Forécariah ;

- permanente pour 65% des débarcadères de Conakry et 45% des débarcadères de Coyah ;
- saisonnière pour 18% des débarcadères de Forécariah, 12% des débarcadères de Boffa et 10% des débarcadères de Coyah.

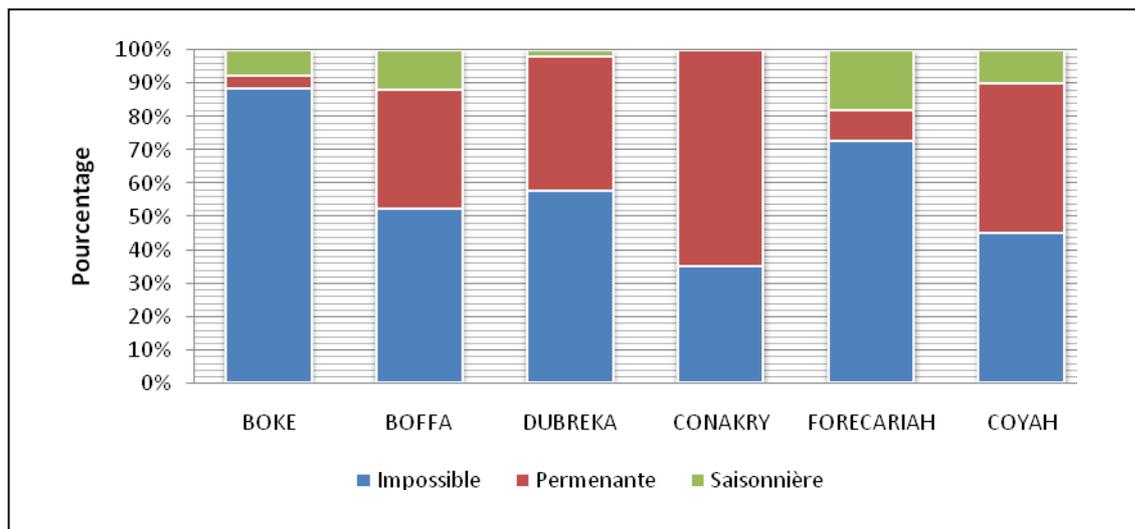


Figure 6: Accessibilité routière des débarcadères par préfecture

#### 4.1.1.5 Nombre de débarcadères par classe de taille du parc piroguier

Le nombre de pirogues par site de débarquement varie fortement selon les préfectures maritimes.

On peut remarquer sur la figure 7 que les débarcadères dont la taille du parc piroguier varie entre 11-20 et 21-50 pirogues existent dans toutes les zones. L'ensemble de ces débarcadères constituent 59% de l'effectif total des débarcadères.

La plupart des débarcadères de grande taille (plus de 201 pirogues) se trouvent dans les préfectures de Boké (2 grands débarcadères), et de Conakry (1 grand débarcadère).

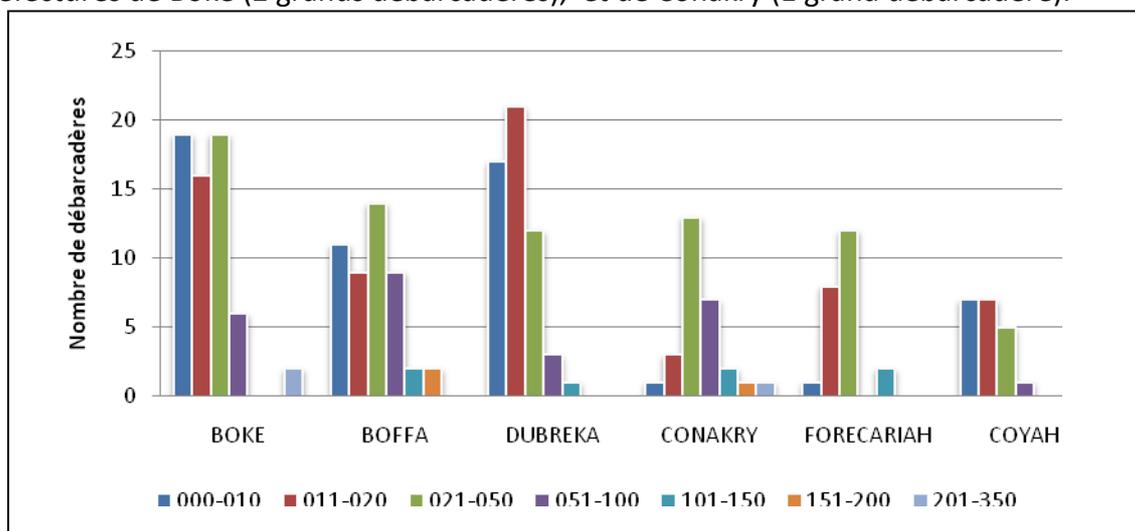


Figure 7: Nombre de sites par classe de taille du parc piroguier

#### 4.1.1.6 Nature du rivage des débarcadères

A l'échelle du littoral, la nature du rivage des débarcadères est essentiellement constitué du sablo-vaseux et de vase notamment dans les Préfectures de Boké et Dubréka (figure 8).

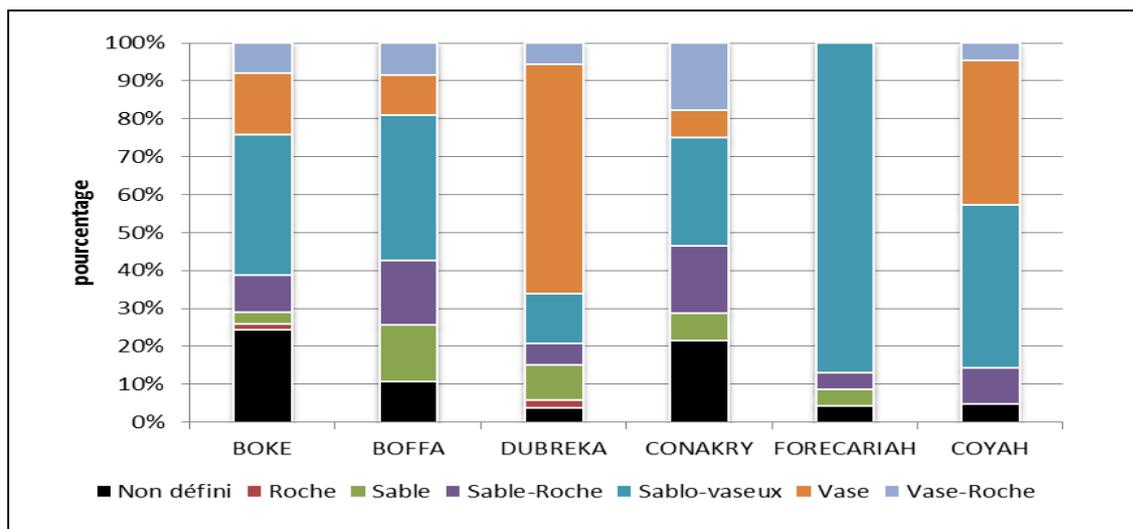


Figure 8 : Nature du rivage des sites de débarquement

#### 4.1.1.7 Constats sur l'environnement des activités de pêche

Au niveau de la situation environnementale, des problèmes se posent dans les différentes zones visitées, notamment:

- **Dans la zone de Boké :**

La pratique de l'exploitation minière proche des zones de débarquement. Ces zones sont caractérisées par une importante richesse marine qui pourrait être handicapée par l'exploitation minière qui a pour corolaire la pollution, l'envahissement des eaux de surface par la bauxite, la destruction de la mangrove, la pollution des zones de nurserie, la destruction des engins de pêche et l'éloignement des espèces de poisson au niveau des zones traversées par des barges et des vedettes appartenant aux miniers. Ce constat s'est traduit par le déplacement de pêcheurs de leur port d'attache habituel vers de nouveaux campements au large de Kanfarandé.

- **Dans la zone de Boffa:**

D'énormes menaces pèsent sur les débarcadères de Kérouané et de Ganboulan. Le premier est sur pilotis à marée haute et le second presque complètement fermé par l'envasement. La vase a recouvert entièrement le sable et une végétation de mangrove s'est installée sur l'aire de débarquement. L'importance de cet envasement au niveau du débarcadère de Ganboulan est à l'origine du déplacement des pêcheurs vers le débarcadère de Kindiadi voisin pendant les mois de novembre à juillet. En outre, il est constaté la nature boueuse de l'eau de mer aux abords de ces débarcadères et la dégradation des côtes dues à une forte progression de l'érosion et de l'envasement.

Dans la zone de Boffa, la disparition des débarcadères de Yoya, Mampaya, Mankoura et Kitamou suite à l'érosion et à la fréquence des inondations a été constatée.

- **Dans la zone de Forécariah :**

En 2009, un seul débarcadère avait les habitats sur pilotis (Sibkobi). Actuellement la dégradation des côtes est très forte, les débarcadères de Yèkhèfourou, Yongoron, Fofia, Sourinènè Paris et Sourinènè Gabon sont sur pilotis. De graves menaces pèsent sur

Konimodia qui a perdu sa mosquée et Salatougou qui a perdu le bâtiment qui abritait le bureau de la marine nationale.

Sur les évolutions enregistrées au niveau des techniques de pêche, il convient de signaler l'apparition de la plongée sous-marine afin de localiser les poissons avant la mise du filet sous l'eau, la diminution par endroit des monoxyles qui sont de plus en plus remplacées par des Salan à voile.

### Conclusion sous-thématique

En 2016, 234 débarcadères ont fait l'objet du recensement du parc piroguier de la pêche artisanale maritime.

La mixité de fonction pêche et transport des débarcadères de pêche artisanale est liée à l'existence de nombreuses îles au large de ces débarcadères le long du littoral.

Du point de vue de l'accessibilité des débarcadères par la route, il ressort qu'à l'échelle du littoral, 62% des débarcadères sont impossibles d'accès, 30% sont d'une accessibilité permanente et 8% sont d'une accessibilité saisonnière.

La facilité de débarquement est aussi liée à la nature du rivage. Ce dernier est essentiellement constitué du sablo-vaseux et de vase notamment dans les Préfectures de Boké et Dubréka.

## 4.1.2 Embarcations et engins de pêche

### 4.1.2.1 Nombre de pirogues recensées

Le nombre total de pirogues recensées en 2016 est de 7 538 contre 6 025 en 2009 soit une augmentation de 25%.

Sur la répartition du parc piroguier par zone (figure 9), la zone de Boké est la plus importante avec 1890 pirogues (25%). Elle est suivie des zones de Boffa et Conakry avec respectivement 1846 et 1599 pirogues (24% et 21%).

Il faut noter que la forte mobilité des pêcheurs (sur le littoral et en provenance des pays voisins) est à l'origine d'une variation des effectifs de pirogues sur les différents débarcadères au cours de l'année.

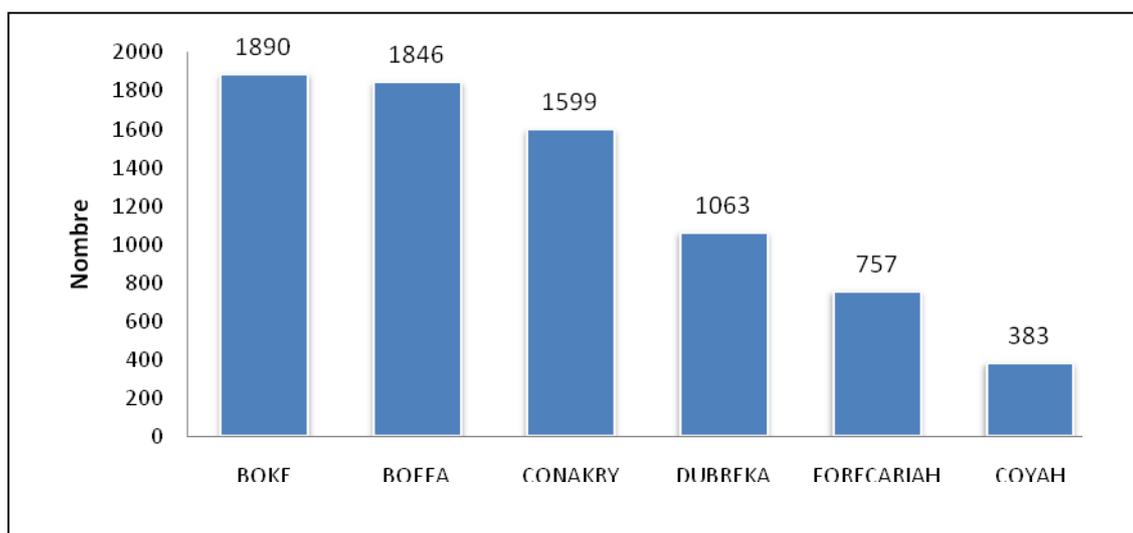


Figure 9 : Nombre de pirogues recensées par zone

#### 4.1.2.2 Nombre de pirogues par type

La majorité des unités de pêche utilisées est constituée de pirogues en planches de type Salan à Boffa, Conakry, Boké, Dubréka et Forécariah (tableau 3 et figure 10).

A Coyah, le type de pirogue monoxyde (Gbankenyi) domine avec 83% de l'effectif. Résistantes et durables, les gbankenyi sont adaptées à la pêche dans les estuaires et les bras de mer. En outre, elles interviennent dans le transport de personnes et de marchandises.

Tableau 3: Nombre de pirogues par type et par zone

Zones	Salan	Gbankenyi	Flimbote	Yoli	Total général
BOKE	1006	852		32	1890
BOFFA	1626	166	54		1846
CONAKRY	1422	77	64	36	1599
DUBREKA	599	464			1063
FORECARIAH	750		7		757
COYAH	65	318			383
<b>Total général</b>	<b>5468</b>	<b>1877</b>	<b>125</b>	<b>68</b>	<b>7538</b>

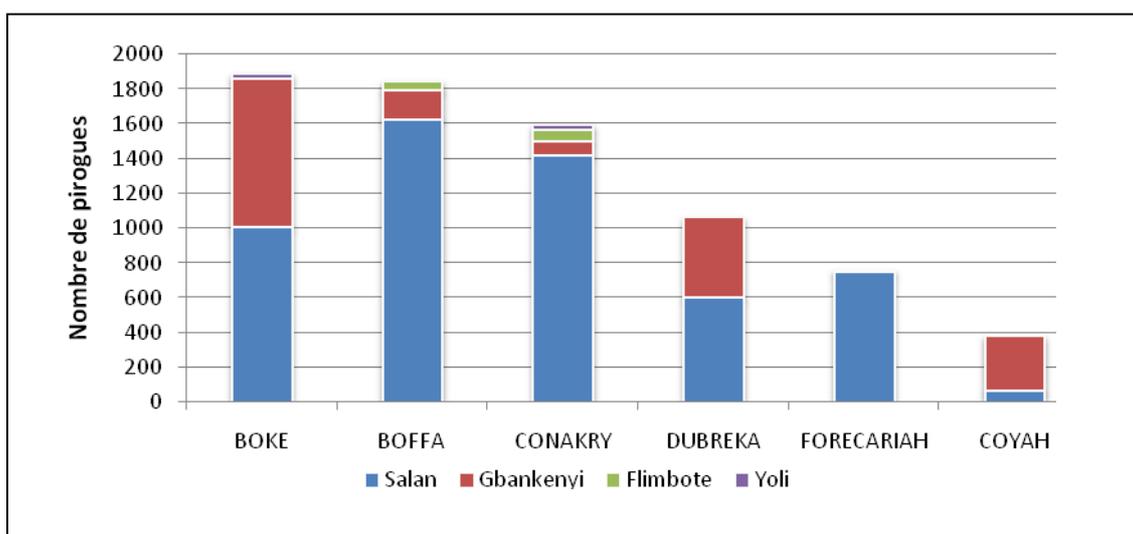


Figure 10 : Nombre et types de pirogues utilisées par zone

#### 4.1.2.3 Longueur moyenne des pirogues par type

On remarque que la taille des pirogues dépend fortement des types de pêche et des communautés de pêcheurs. Les yoli d'origine sénégalaise sont utilisées essentiellement par les pêcheurs sénégalais qui sont basés à Kamsar (Boké) et à Bonfi (Conakry).

La motorisation des pirogues a influencé profondément les dimensions des embarcations. On observe de moins en moins de pirogues de petite taille (5 à 7 mètres) comme les pirogues monoxydes qu'on rencontre partout sur le littoral à l'exception de la Préfecture de Forécariah.

Dans les préfectures de Conakry, Forécariah et Boffa où les pirogues à planche de type Flimbote sont plus importantes après les yoli d'origine sénégalaise (20 à 21 mètres), la longueur moyenne des flimbote varie de 17 à 20 mètres (figure 11). En ce qui concerne les pirogues de type salan, ce sont les plus utilisées et leur longueur moyenne varie de 8 à 12

mètres.

Sur l'ensemble du littoral, la longueur moyenne des pirogues est de 21 mètres pour les Yoli, 18 mètres pour les flimbote, 10 mètres pour les salan et 5 mètres pour les gbankenyi.

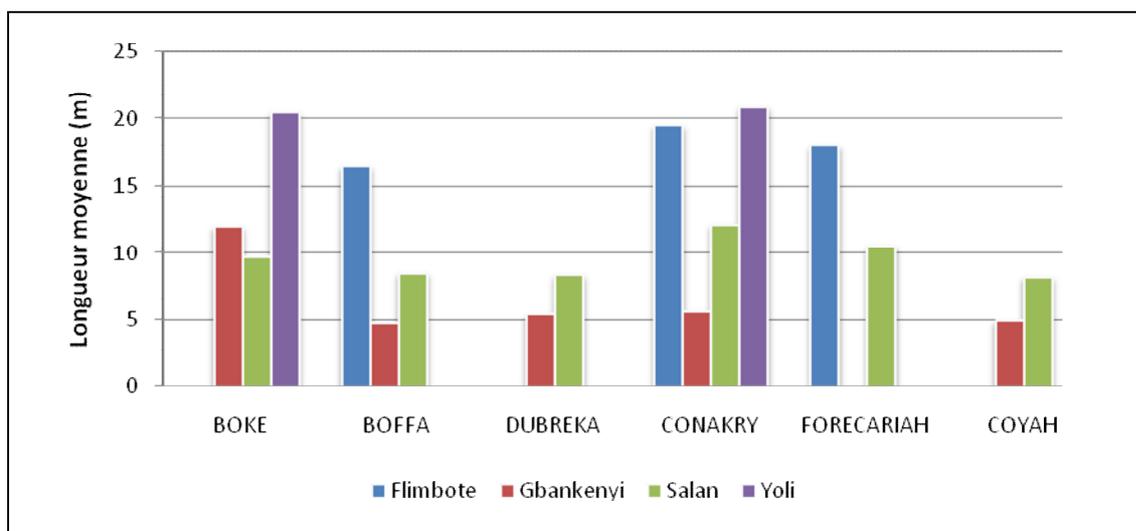


Figure 11: Longueur moyenne des pirogues par type et par zone

#### 4.1.2.4 Année de construction des pirogues

La majorité des pirogues a été construite dans les cinq dernières années. Trois quart des pirogues ont été construites entre 2011 et 2015. Le pic de construction des pirogues a été noté en 2015 avec 18% des pirogues (figure 12). La pêche continue à être une activité attrayante et de refuge pour une main d'œuvre importante.

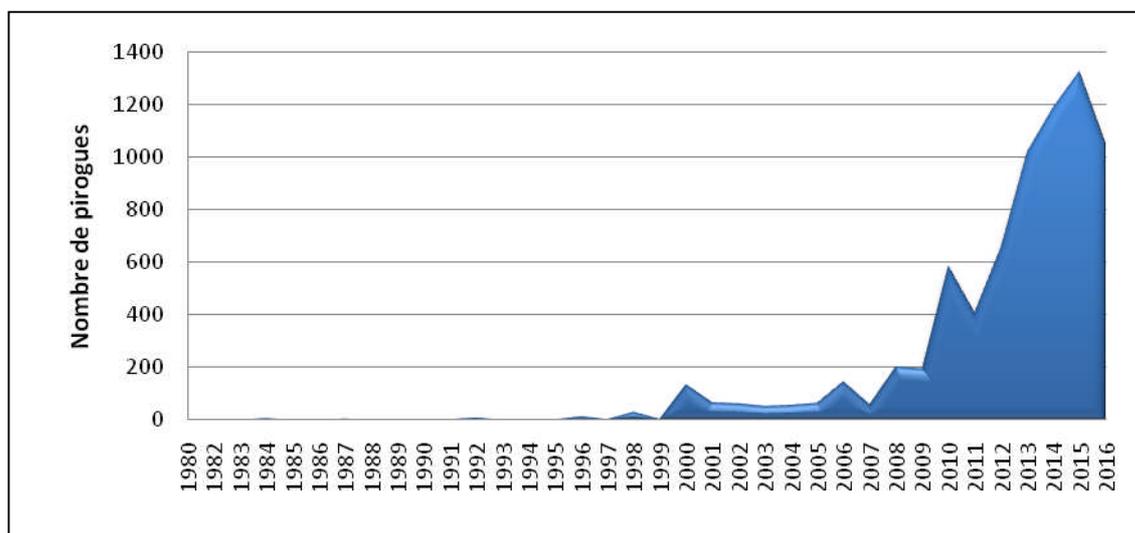


Figure 12: Année de construction des pirogues

#### 4.1.2.5 Pourcentage des pirogues motorisées

De façon générale, le taux de motorisation est de 43% sur l'ensemble du littoral, il était de 21 % en 2009 selon les résultats de l'enquête cadre FAO- ONP. C'est dans la zone spéciale de Conakry que ce taux est le plus important (76%) ce qui correspond à 1209 pirogues motorisées (figure 13). A Coyah le parc piroguier est motorisé à 2%. Dans cette préfecture, les pirogues

non motorisées au nombre de 374 sont généralement des monoxyles (gbankenji), utilisant soit la pagaie, soit la voile et pêchant dans les estuaires ou bras de mer. Il est constaté l'utilisation de ces pirogues par des femmes dans cette zone.

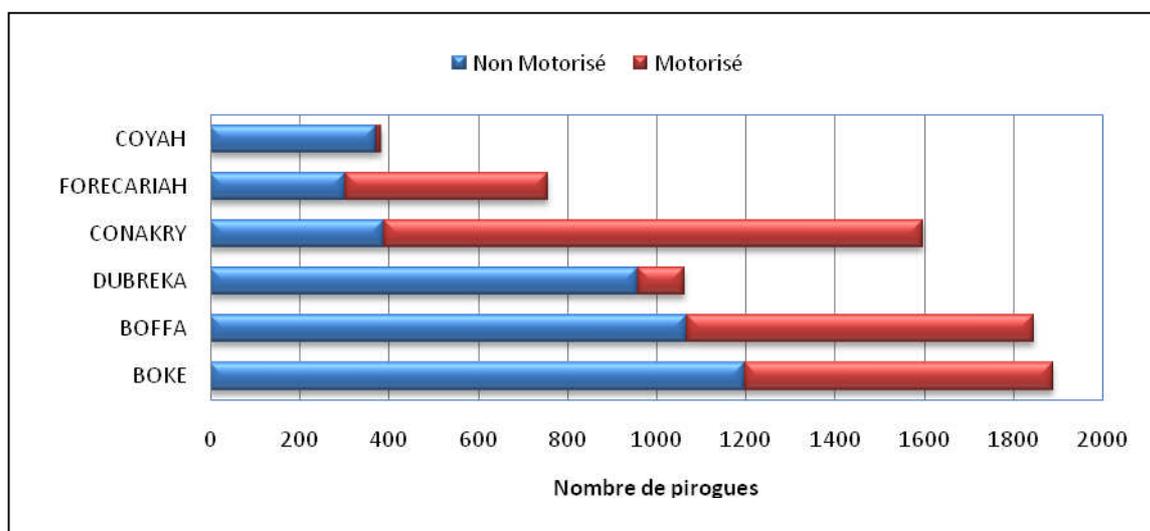


Figure 13 : Nombre de pirogues (motorisées ou non motorisées)

#### 4.1.2.6 Nombre de pirogues par classe de puissance motrice

Près de 75% des unités de pêche utilisent des moteurs dont la puissance varie entre 10 et 15 CV. Les unités de pêche utilisant des moteurs dont la puissance se situe entre 30 et 40 CV constituent la seconde catégorie de pirogues, soit 14 % des pirogues échantillonnées.

Dans la quasi-totalité des Préfectures, on note une prédominance des unités de pêche utilisant des moteurs de 10 à 15 CV (figure 14). Cette catégorie de pirogue est spécialisée dans la pêche de jour et de marée. Au niveau de la zone spéciale de Conakry, le nombre de ces unités de pêche est de 777 pirogues, soit 32% de l'effectif total. Les unités de pêche dont la puissance motrice varie entre 31 et 40 CV représentent un effectif de 329 dans la zone de Conakry. En ce qui concerne les pirogues dont la puissance motrice se situe entre 05 et 10 CV, leur effectif total est de 161 unités au niveau du littoral.

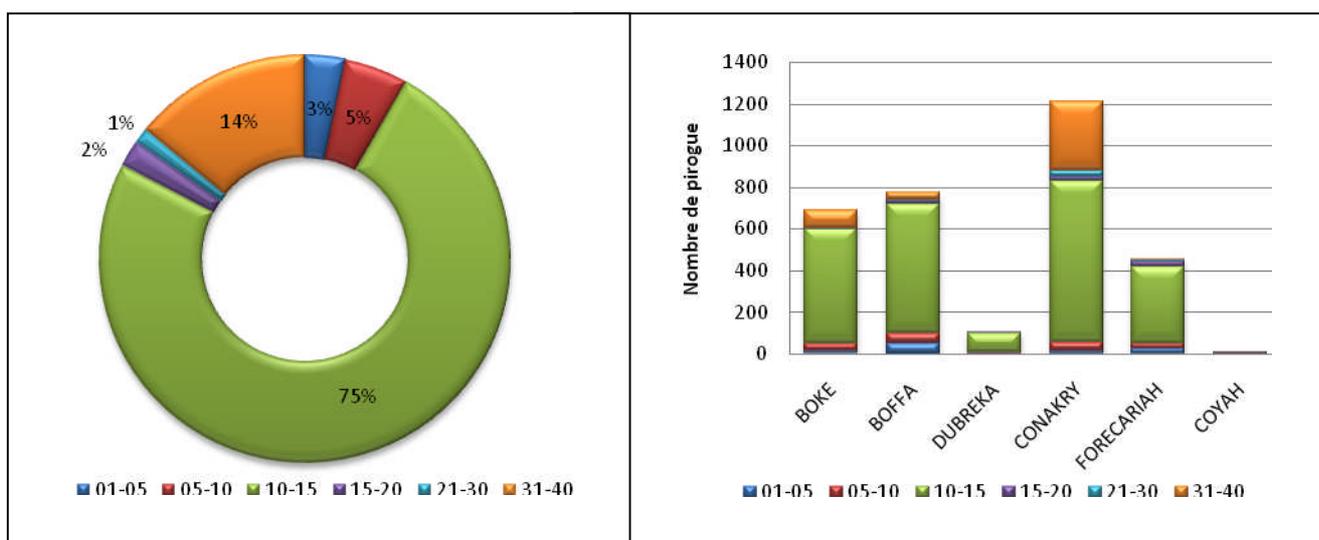


Figure 14: Nombre d'unités de pêche par classe de puissance motrice

#### 4.1.2.7 Pourcentage de pirogues avec glacière

Le pourcentage de pirogues avec glacière sur l'ensemble du littoral est de 26%. Ce qui dénote une faible utilisation des glacières à bord des pirogues pour la conservation des produits pêchés.

Le pourcentage de pirogues avec glacière le plus élevé a été observé à Conakry avec 61% (figure 15). La préfecture de Boffa (20%) vient en seconde position suivie de Boké (18%). A préciser qu'à Forécariah toutes les pirogues n'ont pas de glacière à bord.

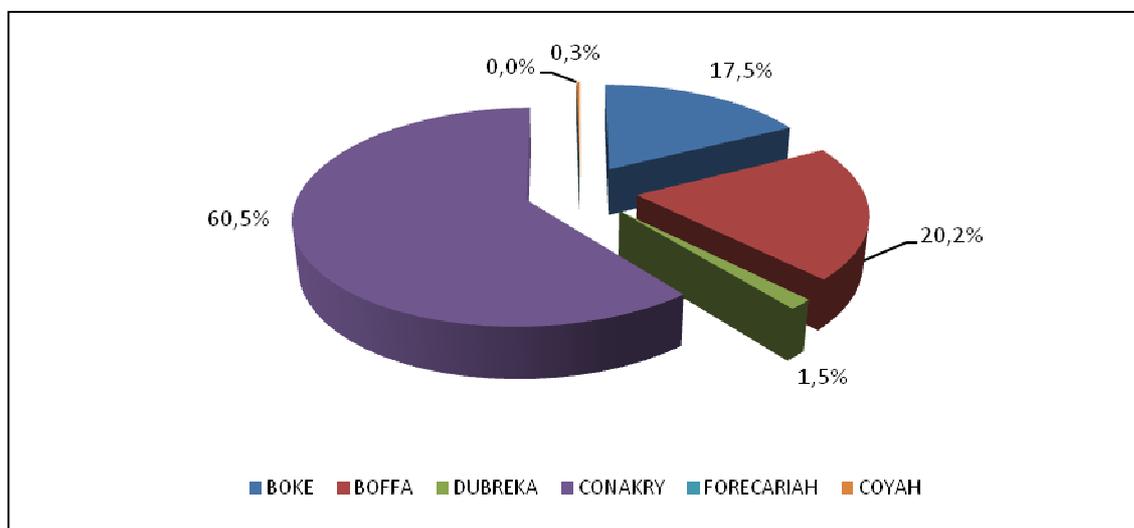


Figure 15 : Pourcentage de pirogues avec glacière par zone

#### 4.1.2.8 Pourcentage de pirogues avec engin principal et engin secondaire

Le pourcentage de pirogue avec un engin de pêche principal et un engin de pêche secondaire sur le littoral est de 28% (soit 2072 pirogues). Ce qui révèle que la majorité des pirogues n'utilisent qu'un seul engin de pêche.

En termes d'utilisation d'un engin principal et d'un engin secondaire, la Préfecture de Coyah est la plus importante (42% des pirogues). Elle est suivie des Préfectures de Dubréka (23% des pirogues) et de Boké (21 des pirogues). A noter qu'à Conakry la quasi-totalité des pirogues utilise un seul type d'engin de pêche (figure 16).

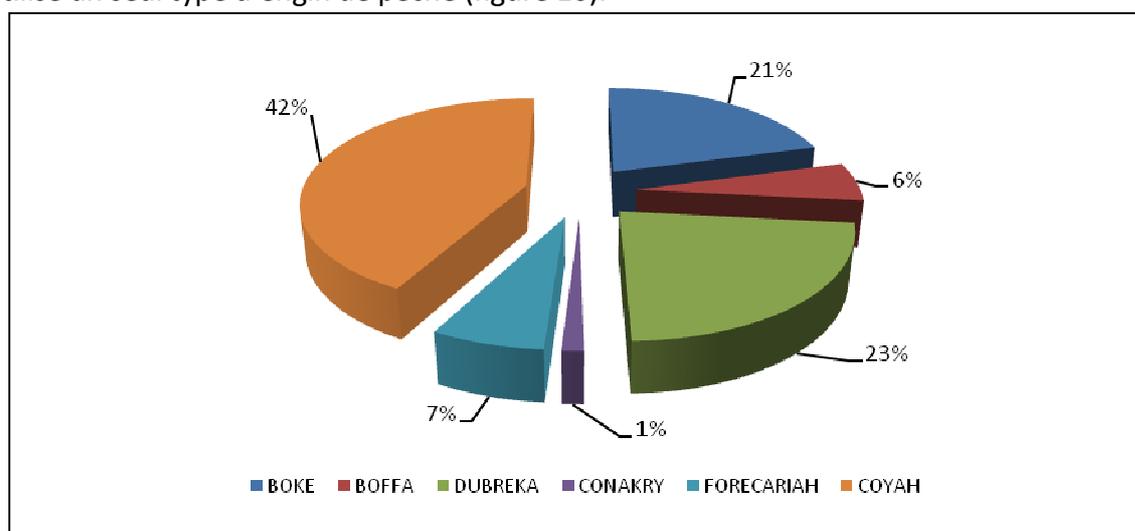


Figure 16: Types d'engins de pêche (% d'embarcations avec engin principal et engin secondaire)

#### 4.1.2.9 Types d'engins de pêche recensés

Lors de ce recensement on a enregistré dix-sept (17) types d'engins de pêche sur le littoral (voir tableau 4). Outre ces 17 types d'engins, une autre catégorie non spécifiée a été rencontrée.

Tableau 4 : liste des types d'engins de pêche recensés

N°	Nom local de l'engin de pêche
1	Bamba yèlè
2	Bongayèlè
3	Dalban
4	Fanty
5	Founfounyi
6	Gboya
7	Kassinété
8	Konyi
9	Kutayèlè
10	Légotine/Yanban
11	Popoyèlè
12	Reggae
13	Saayèlè
14	Samako
15	Sékiyèlè
16	Sèrèkiyèlè
17	Tété yèlè
18	Engins non spécifiés

#### 4.1.2.10 Nombre de pirogues par type d'engin de pêche

Le nombre de pirogues par catégorie d'engins de pêche, par type d'engin de pêche et par zone est indiqué dans le tableau 5.

L'engin principal le plus déclaré est le filet maillant de type Légotine/Yanban, Gboya et Founfounyi, avec respectivement 1789, 1607 et 1468 unités de pêche déclarées. Ce groupe d'engins est suivi de celui, constitué des Dalaban (palangres) et de séki yèlè. Un très faible pourcentage de pirogue (4%) utilise les Bonga yèlè.

Tableau 5 : Nombre de pirogues par catégorie d'engin, par type d'engin de pêche et par zone

Catégories d'engins de pêche	Nom local de l'engin de pêche							Total général
		Boké	Boffa	Dubréka	Conakry	Coyah	Forécariah	
Filets maillants encerclants	Bongayèlè	74	71	45	83	3		276
	Fanty	1	1	1	1		1	5
	Gboya	528	254	103	445	4	273	1607
	Sékiyèlè	72	236	133	68	79		588
<b>Total Filets maillants encerclants</b>		<b>675</b>	<b>562</b>	<b>282</b>	<b>597</b>	<b>86</b>	<b>274</b>	<b>2476</b>

Filets maillants calés (ancrés)	Kutayèlè	58	1		51			110
	Légotine/Yanban	578	503	33	425	89	161	1789
	Samako		16	5	44			65
	Sèrèkiyèlè	14	3		1		1	19
<b>Total Filets maillants calés (ancrés)</b>		<b>650</b>	<b>523</b>	<b>38</b>	<b>521</b>	<b>89</b>	<b>162</b>	<b>1983</b>
Filets maillants dérivants	Founfounyi	162	398	488	175	52	193	1468
<b>Total Filets maillants dérivants</b>		<b>162</b>	<b>398</b>	<b>488</b>	<b>175</b>	<b>52</b>	<b>193</b>	<b>1468</b>
Palangres	Dalban	246	118	21	102	13	127	627
<b>Total Palangres</b>		<b>246</b>	<b>118</b>	<b>21</b>	<b>102</b>	<b>13</b>	<b>127</b>	<b>627</b>
Filets maillants fixes (sur perche)	Bamba yèlè	104	23	81	30	89		327
	Saayèlè	1		1				2
<b>Total Filets maillants fixes (sur perche)</b>		<b>105</b>	<b>23</b>	<b>82</b>	<b>30</b>	<b>89</b>		<b>329</b>
Lignes	Konyi	15	37	123	138	8		321
<b>Total Lignes</b>		<b>15</b>	<b>37</b>	<b>123</b>	<b>138</b>	<b>8</b>		<b>321</b>
Filets tournants	Reggae		59		7			66
<b>Total Filets tournants</b>			<b>59</b>		<b>7</b>			<b>66</b>
Engin retombant/Epervier	Kassinété	5		5	13	27		50
<b>Total Engin retombant/Epervier</b>		<b>5</b>		<b>5</b>	<b>13</b>	<b>27</b>		<b>50</b>
Sennes	Popoyèlè	15			16			31
<b>Total Sennes</b>		<b>15</b>			<b>16</b>			<b>31</b>
Filets soulevés	Tété yèlè					19		19
<b>Total Filets soulevés</b>						<b>19</b>		<b>19</b>
Engins non spécifiés	Engins non spécifiés	17	126	24			1	168
<b>Total Engins non spécifiés</b>		<b>17</b>	<b>126</b>	<b>24</b>			<b>1</b>	<b>168</b>
<b>Total général</b>		<b>1890</b>	<b>1846</b>	<b>1063</b>	<b>1599</b>	<b>383</b>	<b>757</b>	<b>7538</b>

Les différents types d'engins déclarés varient selon les zones. Les filets maillants (Légotine/Yanban, gboya et founfounyi) sont globalement les plus cités comme engin principal et sont rencontrés sur le littoral (figure 17).

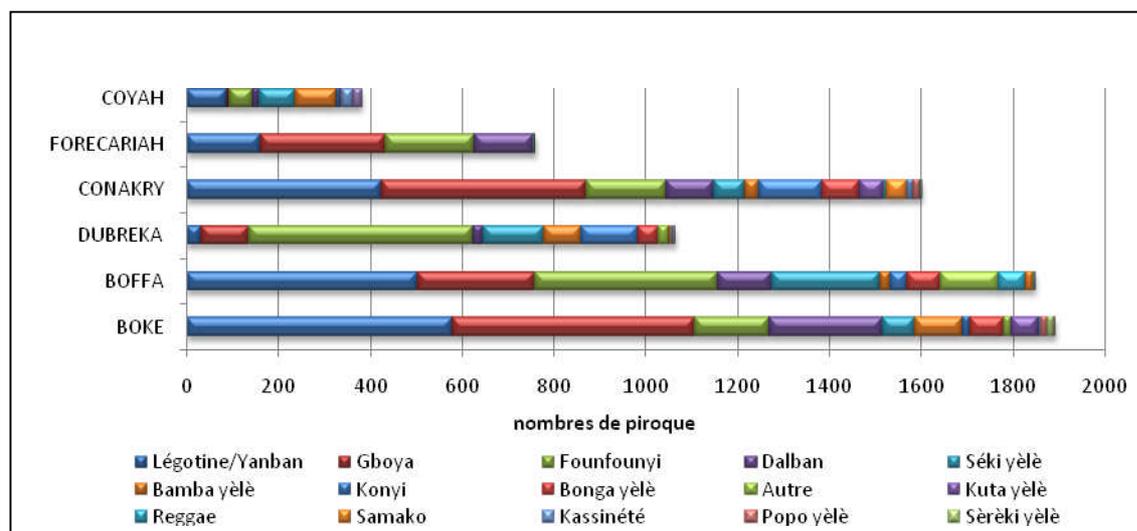


Figure 17 : Type d'engin principal déclaré par zone

### **Conclusion sous-thématique**

Selon les résultats du présent recensement, le nombre total de pirogues est de 7 538. Le dernier recensement de la pêche qui remonte à 2009 avait révélé que le nombre de pirogues de pêche se chiffrait à 6 025. Les résultats affichés montrent une augmentation de 25% du parc piroguier au cours des huit dernières années.

Les pirogues de grande taille (10 mètres et plus) constituent la majorité du parc piroguier. Dans la zone plus au nord du pays (Boké), les pirogues sont pour la plupart des pirogues monoxyles (gbankenyi), mais ce nombre ne fait que diminuer par manque des gros arbres dans les forêts de cette partie du pays.

Le taux de motorisation des pirogues est de 43% contre 21% en 2009, soit une augmentation de 105% par rapport à 2009 à l'échelle du littoral. Ce qui traduit les nombreuses mutations de la pêche artisanale maritime.

Quatre groupes d'engins sont principalement utilisés par les pêcheurs en Guinée : le filet maillant, la ligne, la palangre et la senne tournante.

### **4.1.3 Propriétaires et pêcheurs**

Les résultats du recensement révèlent que le nombre de pêcheurs est de 28 114 (tableau 6). La répartition des pêcheurs par zone maritime montre la prédominance des préfectures de Conakry (32%), Boffa (23%), Boké (22%) et Forécariah (12%). Dans ces préfectures, on retrouve de fortes communautés léonaises, ghanéennes et sénégalaises spécialisées dans la pêche.

**Tableau 6 : Nombre de propriétaires et pêcheurs recensés**

PREFECTURE	Nombre de propriétaires	Nombre de pêcheurs
<b>BOKE</b>	1526	6321
<b>BOFFA</b>	1523	6381
<b>DUBREKA</b>	988	2152
<b>CONAKRY</b>	1332	9045
<b>FORECARIAH</b>	667	3504
<b>COYAH</b>	378	711
	<b>6 414</b>	<b>28 114</b>

#### **4.1.3.1 Pourcentage de nationaux et d'étrangers parmi les propriétaires de pirogues**

Le nombre important de propriétaires est rencontré dans la zone de Boké (1526) dont 97% de nationalité guinéenne, suivi de la zone de Boffa (1523) avec 96% de nationalité guinéenne et Conakry (1332) composée de quatre nationalités avec la prédominance de guinéens (90%) puis les léonais (6%), les sénégalais et les ghanéens (2%). A Coyah, l'ensemble des propriétaires sont de nationalité guinéenne (figure 18).

A l'échelle du littoral, 96% des propriétaires sont de nationalité guinéenne. Parmi les étrangers, les sierra-léonais sont les plus importants avec 3% de l'effectif total.

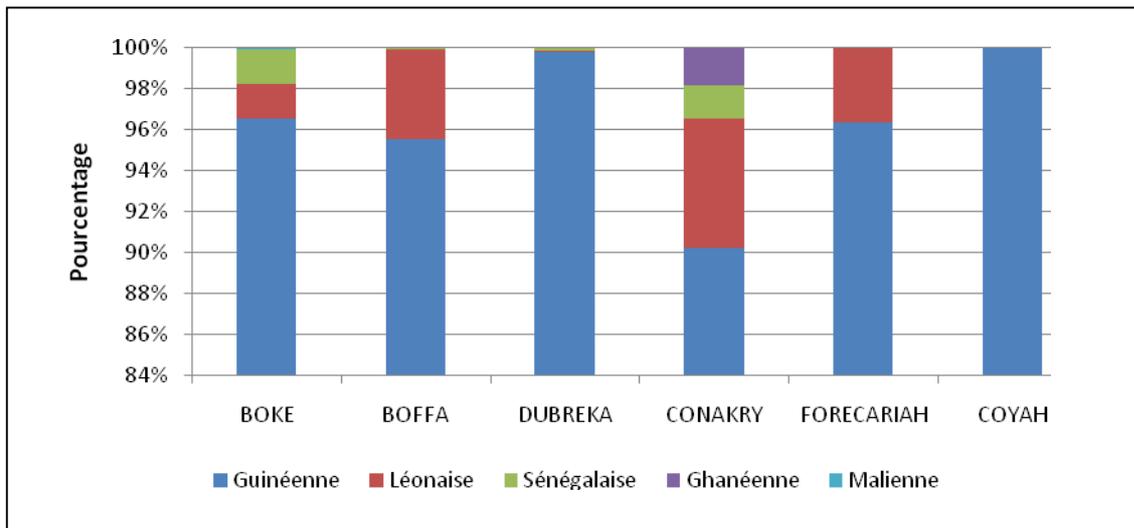


Figure 18: Pourcentage des nationaux et d'étrangers parmi les propriétaires de pirogues

#### 4.1.3.2 Propriétaires des pirogues par sexe

A l'échelle du littoral 4% des propriétaires de pirogues sont des femmes. Au niveau des préfectures les pourcentages des femmes propriétaires les plus élevés se rencontrent à Coyah (11%) et Conakry (8%). Par contre, les pourcentages les plus faibles sont enregistrés à Boké et Dubréka avec 2% chacune (figure 19).

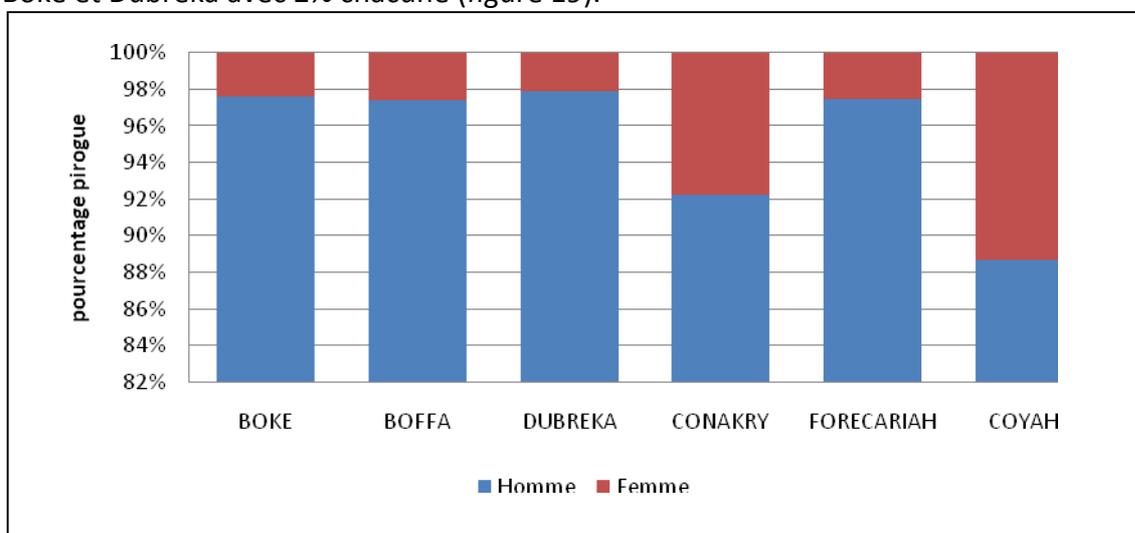


Figure 19 : Pourcentage des propriétaires de pirogues par sexe

#### 4.1.3.3 Nombre moyen de membres d'équipage par type de pirogue

Le nombre moyen de membres d'équipage par type de pirogue varie selon les zones en fonction du type d'engin principal utilisé.

Sur le littoral, la taille moyenne de l'équipage par type de pirogue est de 2 pour les gbankenyi et les salan non motorisés, 5 pour les salan motorisés, 12 pour les yoli motorisés et 17 pour les flimbote motorisés (figure 20).

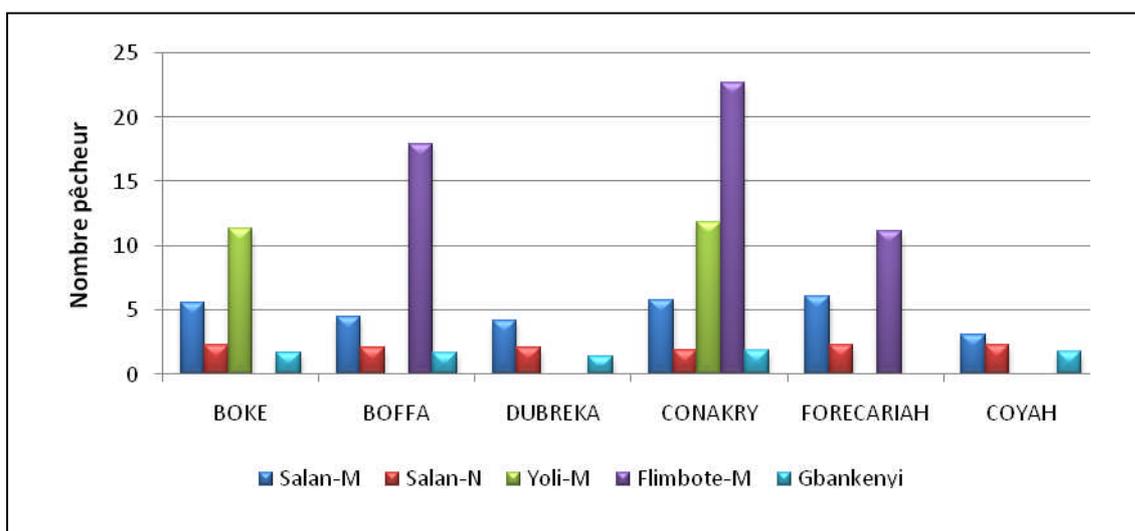


Figure 20 : Nombre moyen de membres d'équipage par type de pirogue

#### 4.1.3.4 Nombre moyen de membres d'équipage par type d'engin

Pour les filets tournants, la taille moyenne de l'équipage est de 17 pêcheurs. Ce nombre important s'explique par la forte exigence en main d'œuvre des opérations de manœuvre de filet. Pour les autres types d'unité de pêche, le nombre de membres d'équipage varie entre 1 et 4 pêcheurs (figure 21).

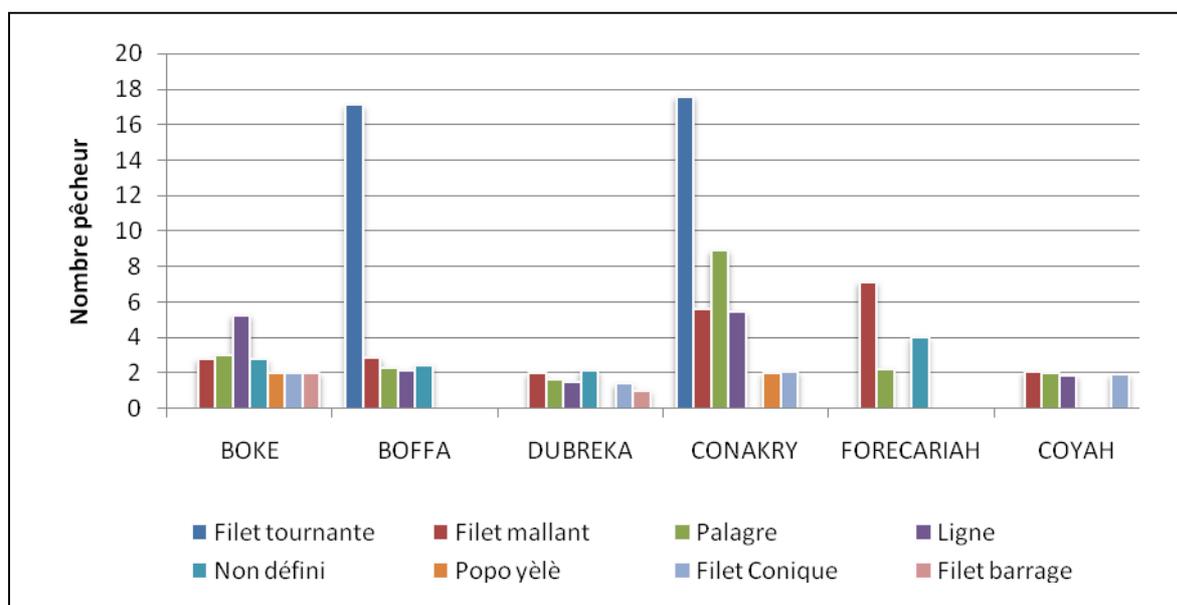


Figure 21 : Nombre moyen de membres d'équipage par type d'engin de pêche

#### 4.1.3.5 Mode de rémunération de l'équipage

La rémunération en espèce est la plus pratiquée sur le littoral avec 54%.

Au niveau des préfectures, la rémunération en nature prédomine à Forécariah avec 95%. Par contre, à Boffa, Dubréka, Conakry et Coyah, la rémunération en espèce est la plus pratiquée (figure 22).

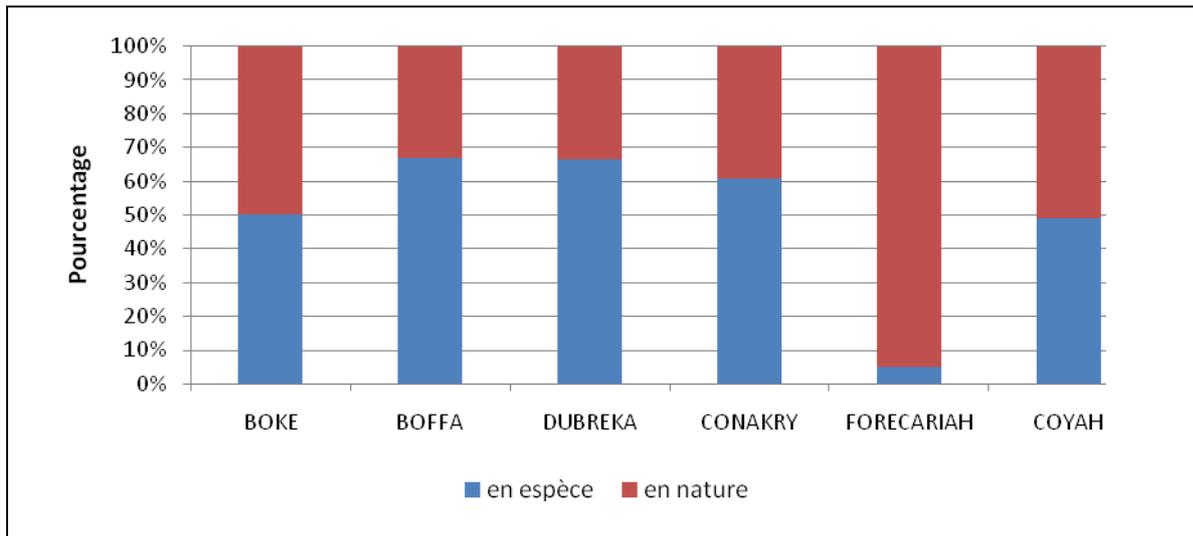


Figure 22 : Pourcentage de réponse sur le mode rémunération

### **Conclusion sous-thématique**

Le nombre de propriétaires recensés en 2016 est de 6 414 parmi lesquels 96% de guinéens et 4% d'étrangers. Dans cet effectif total, les femmes représentent 4%.

Le nombre de pêcheurs recensés en 2016 est de 28 114 contre 17 159 en 2009, soit une augmentation de 64%. Ces pêcheurs sont essentiellement concentrés dans les zones de Conakry, Boffa et Boké, qui représentent à elles seules environ 77% de l'effectif total. Les unités de pêche utilisant les filets tournants sont les plus exigeants en main d'œuvre.

Sur l'ensemble du littoral, la taille moyenne de l'équipage par type de pirogue est de 2 pour les gbankenyi et les salan non motorisés, 5 pour les salan motorisés, 12 pour les yoli motorisés et 17 pour les flimbote motorisés.

## **4.1.4 Efforts de pêche**

### **4.1.4.1 Durée moyenne de la saison de pêche pour l'engin principal**

De l'observation de la figure 23 ci-dessous, il ressort que l'intensité de pêche est remarquable:

- pendant la marée de mortes eaux en toutes saisons dans les zones de Boké, Boffa et Forécariah ;
- pendant la saison sèche en toutes marées (vives et mortes eaux) dans les zones de Conakry et Dubréka ;
- en toutes saisons et toutes marées dans la zone de Coyah.

Dans toutes les préfectures, il ressort que la durée moyenne de la saison de pêche de l'engin principal s'étale sur toute l'année.

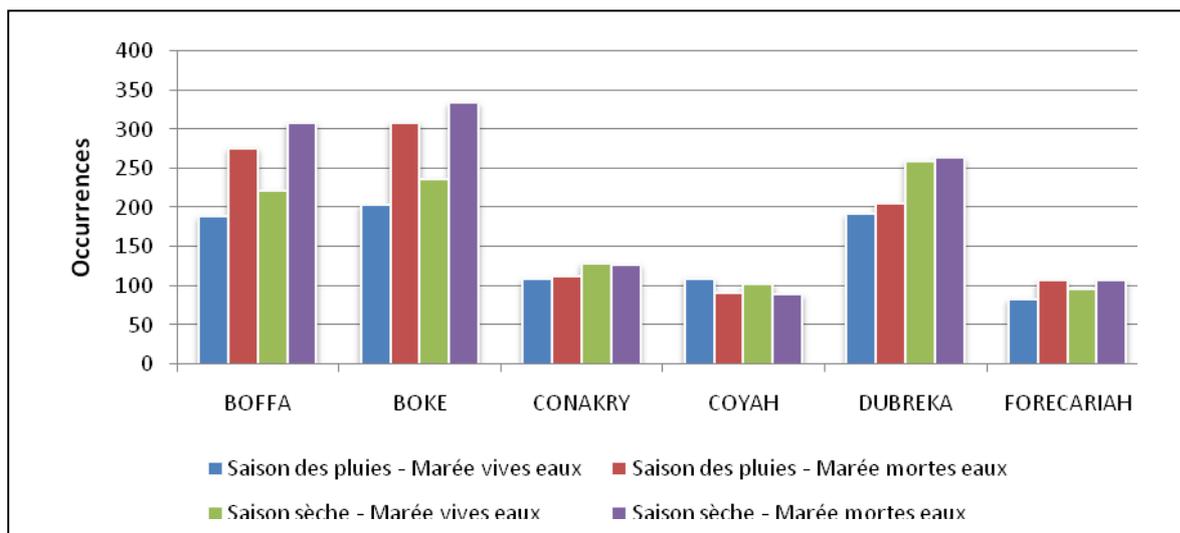


Figure 23 : Saison de pêche pour l'engin principal

#### 4.1.4.2 Pourcentage des déclarations des chefs d'unités de pêche sur la pêche journalière ou de marée

A l'échelle du littoral, la pêche de jour est la plus pratiquée (80% des déclarations des chefs d'unité de pêche).

A Coyah, les pirogues font exclusivement des sorties journalières tandis qu'à Dubréka et à Forécariah les sorties de pêche sont quasiment journalières avec respectivement 97 % et 98 % des sorties (figure 24).

Avec 20% des déclarations des chefs d'unités de pêche, la pêche de marée est plus importante à Conakry (40%), Boké (24%) et Boffa (14%).

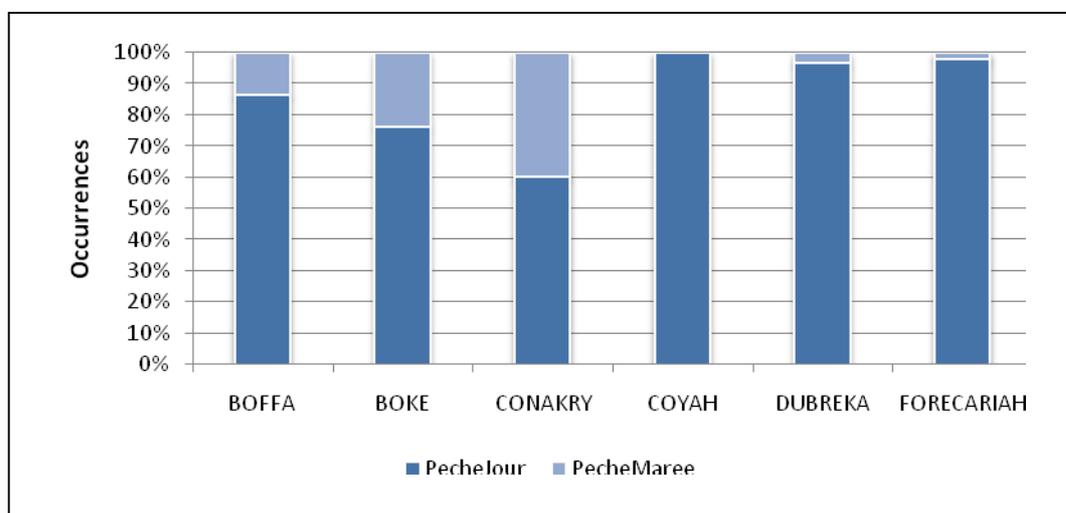


Figure 24 : Pourcentage des déclarations des chefs d'unités de pêche sur la pêche de jour ou de marée

#### 4.1.4.3 Occurrence des espèces citées pour l'engin principal

Les profils spécifiques des captures déclarées par les pêcheurs sont très diversifiés et dépendent beaucoup de l'engin qu'ils utilisent. Ainsi, certains engins ont une cible principale très particulière. C'est notamment le cas des filets tournants (reggae) qui ciblent les petits pélagiques côtiers. Pour le cas particulier des filets maillants (légotine/yanban, gboya, kutayèlè, etc. ...) et les palangres (dalban) on note au contraire une très grande variété d'espèces démersales et pélagiques (figure 25).

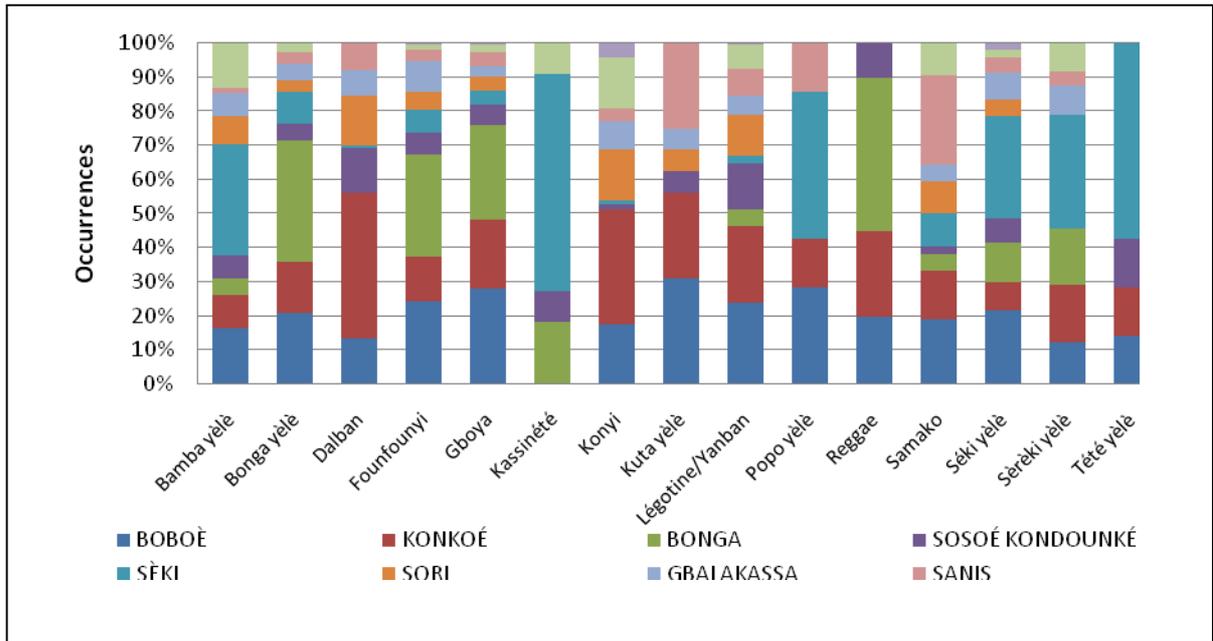


Figure 25: Occurrence des espèces dominantes citées pour l'engin principal

### Conclusion sous-thématique

Dans toutes les préfectures du littoral la durée moyenne de la saison de pêche de l'engin principal s'étale sur toute l'année. En outre, la pêche de jour est la plus pratiquée (80% des déclarations des chefs d'unités de pêche).

On observe une très grande variété d'espèces démersales et pélagiques capturées par les engins principaux.

### 4.1.5 Migration de pêche (départ et arrivée sur les débarcadères)

Les phénomènes de migration sont fortement établis au sein des communautés de pêcheurs nationaux et étrangers. C'est le cas des pêcheurs de la zone de Boffa et Boké (zone de pêche par excellence) où l'arrivée de pêcheurs est plus importante durant toute la saison de pêche. Dans cette zone, la durée moyenne de migration est considérable, elle varie de 1 à 15 jours.

Par contre dans les zones de Conakry, Forécariah et Dubréka qui arrivent en seconde position, les départs et les arrivées de pêcheurs sont presque identiques (voir figure 26).

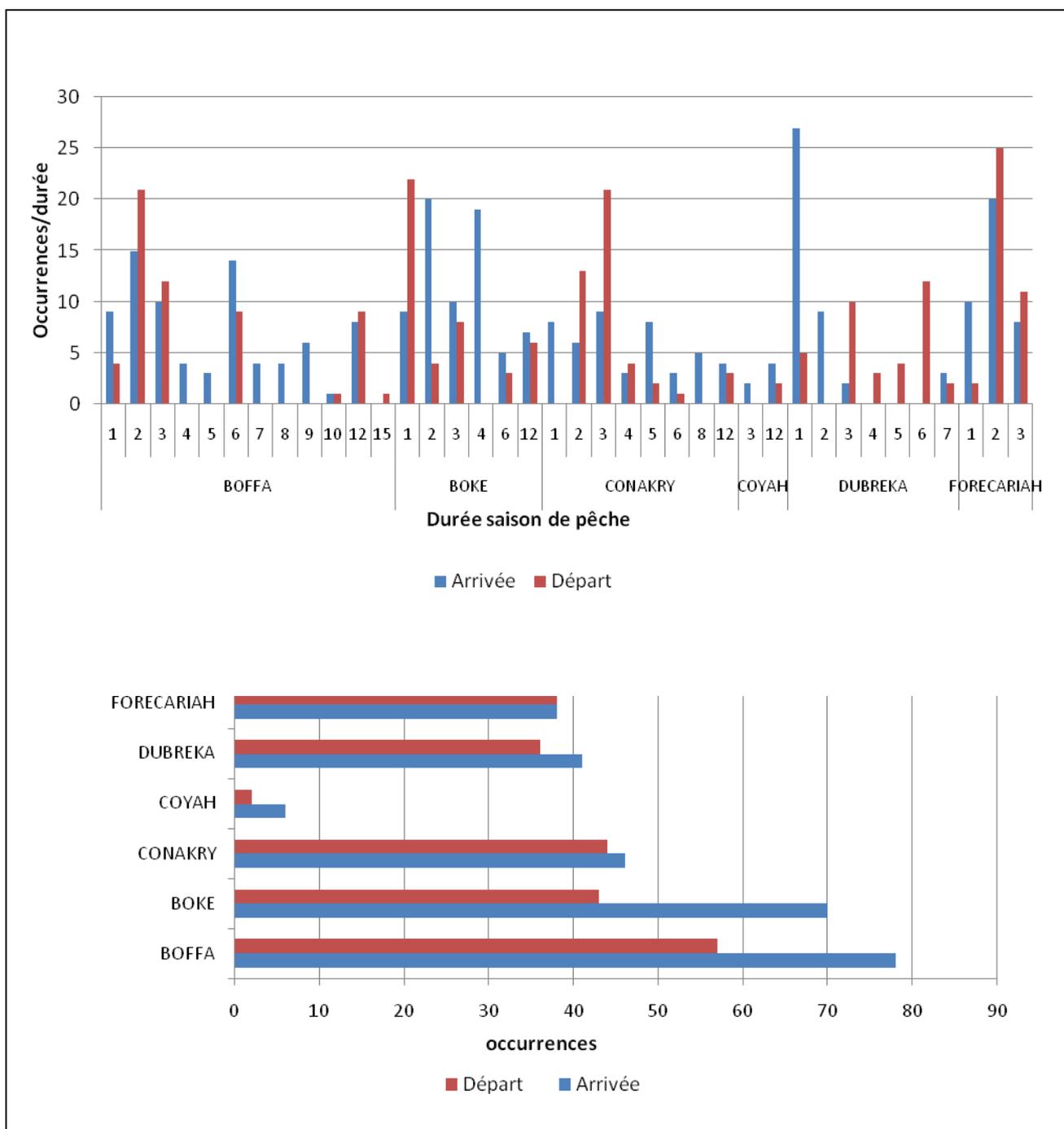


Figure 26 : migration des pêcheurs

## 4.2 Thématique « Commodités et services »

La zone spéciale de Conakry dispose d'un nombre relativement élevé de débarcadères (49%) avec la présence de prestataires de services (commerçants d'équipements, matériels de pêche, ateliers de charpentiers et mécaniciens). Elle est suivie des zones de Boffa (17%) et Boké (16%). Ces Préfectures se caractérisent par la présence des communautés très spécialisées dans la pêche et tirant leurs revenus de l'activité de pêche.

En revanche, les zones de Dubréka (8%), Coyah (5%) et Forécariah (5%) ont moins de débarcadères dotés de ces services (figure 27).

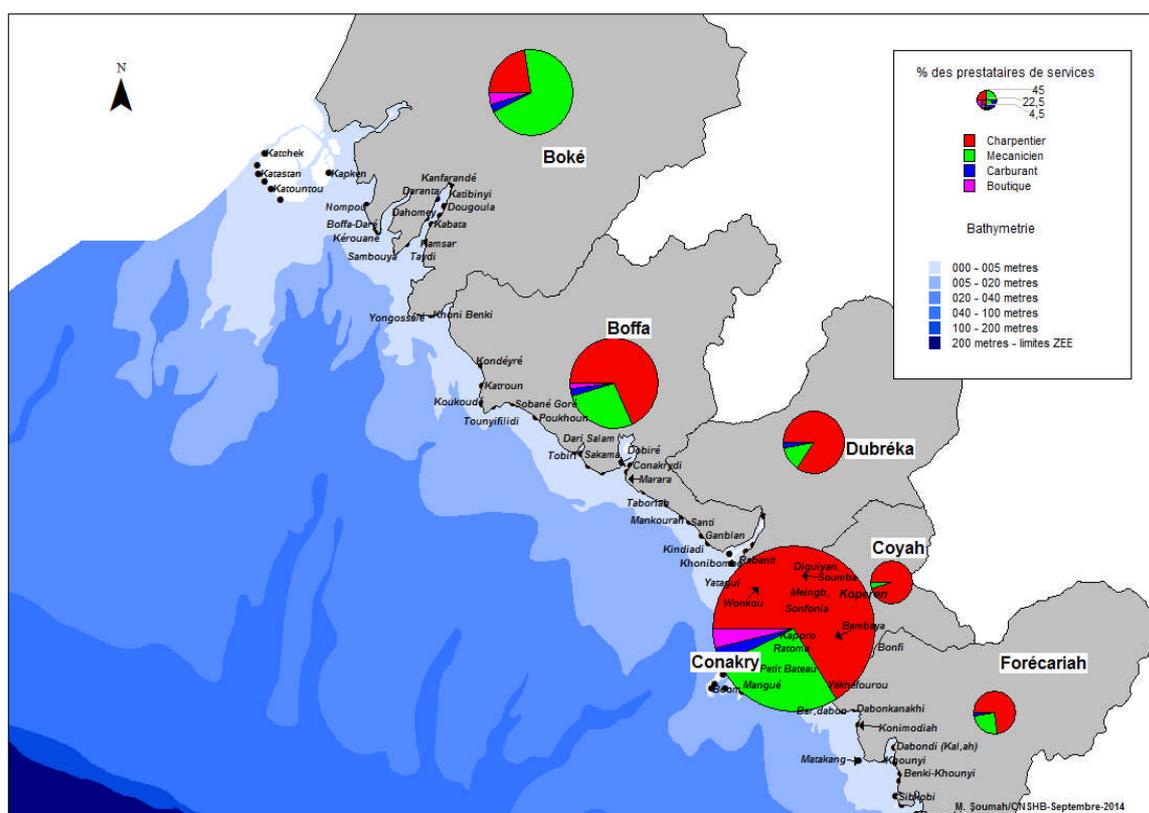


Figure 27 : Présence des prestataires de services sur les débarcadères

### 4.2.1 Accès à l'eau potable

Il a été répertorié cinq sources d'approvisionnement connues en eau par les communautés de pêche artisanale le long du littoral. Il s'agit par ordre d'importance, des puits (38%), du transport (37%), des sources (25%), des forages (12%) et du robinet (6%).

A l'intérieur des Préfectures il ressort de la figure 28 que :

- l'accès à l'eau par les puits reste dominant à Boké (19%), suivi de Boffa (6%) et Conakry (5%) ;
- le robinet est présent à Conakry (6%) et Dubréka (1%);
- Les sources dominent à Forécariah (10%), suivi de Boké (7%) et Boffa (5%) ;
- Les forages existent dans toutes les zones à l'exception de Dubréka et Forécariah. Ils dominent à Boffa avec 5% et Coyah 4%.

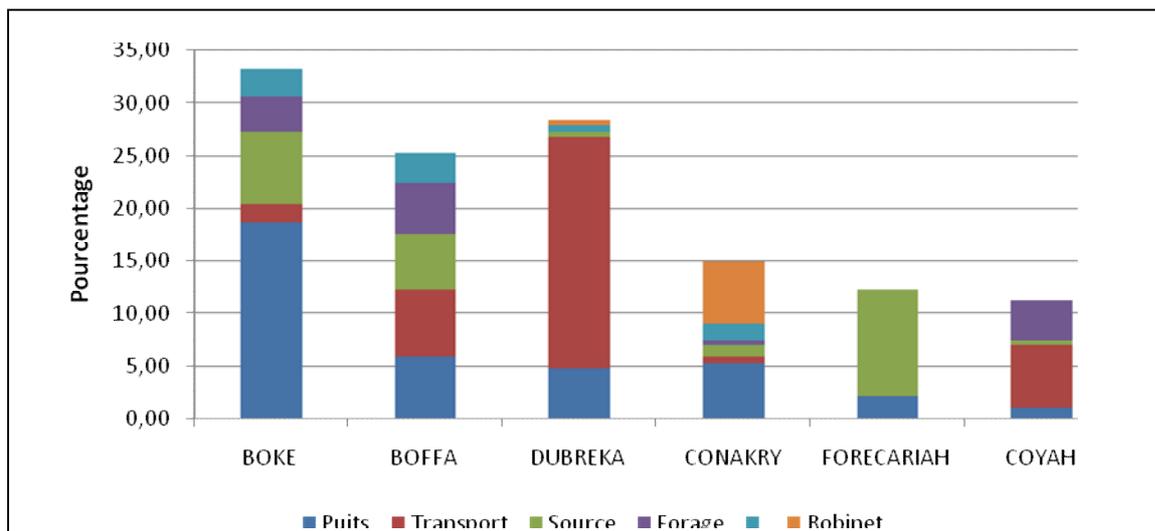


Figure 28 : Accès à l'eau potable

### 4.2.2 Disponibilité en énergie collective

Les sites de débarquement des zones de Conakry, Coyah et Boffa sont les mieux équipés en réseau public d'électricité du fait du niveau d'aménagement (figure 29). Ces zones représentent 23% de l'ensemble des débarcadères. Le niveau des équipements dans la zone spéciale de Conakry est de 12%. Ceci s'explique par le fait que l'ensemble des sites de débarquement (à l'exception de ceux situés sur les îles) sont dans la ville.

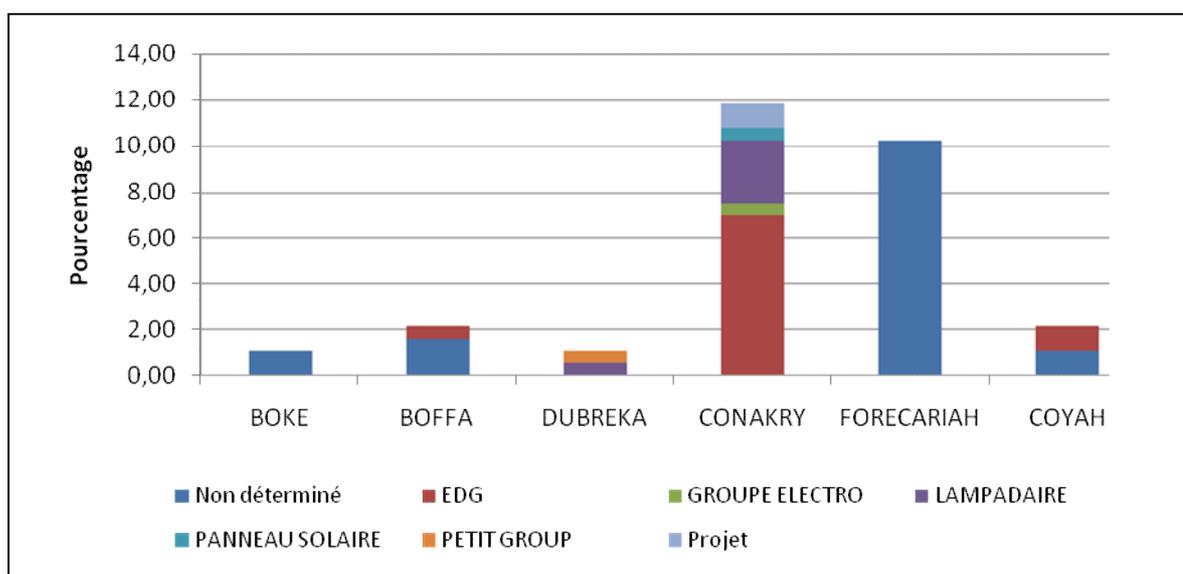


Figure 29: Présence sur les débarcadères d'une source d'électricité

### 4.2.3 Existence de latrines

Sur l'ensemble du littoral, seulement 20% des 234 débarcadères recensés disposent de latrines.

Il ressort de la figure 30 que les débarcadères de la Préfecture de Coyah ne disposent pas de latrines.

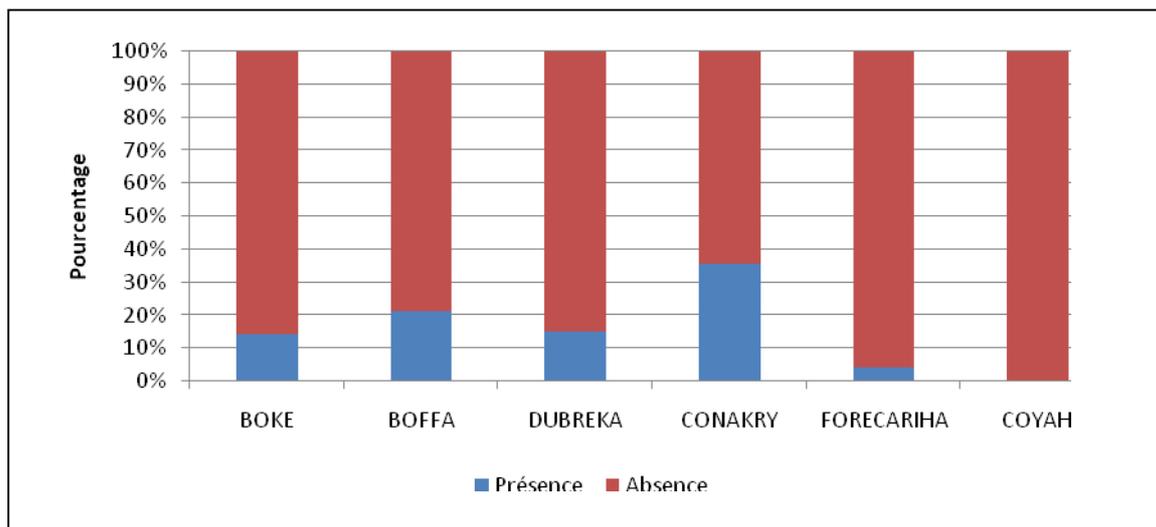


Figure 30: Pourcentage de présence ou absence de latrine au niveau des débarcadères

#### 4.2.4 Accès aux Centres de santé

A l'échelle du littoral, 49% des débarcadères ont accès à un centre de santé sur une distance supérieure à 10 km ; 35% sur une distance inférieure à 10 km ; 10% sur place et 6% non spécifiés.

Le plus grand nombre de débarcadères qui ont accès à un centre de santé sur une distance inférieure à 10 km se trouvent à Conakry, suivi de Boffa, Dubréka et Boké (figure 31).

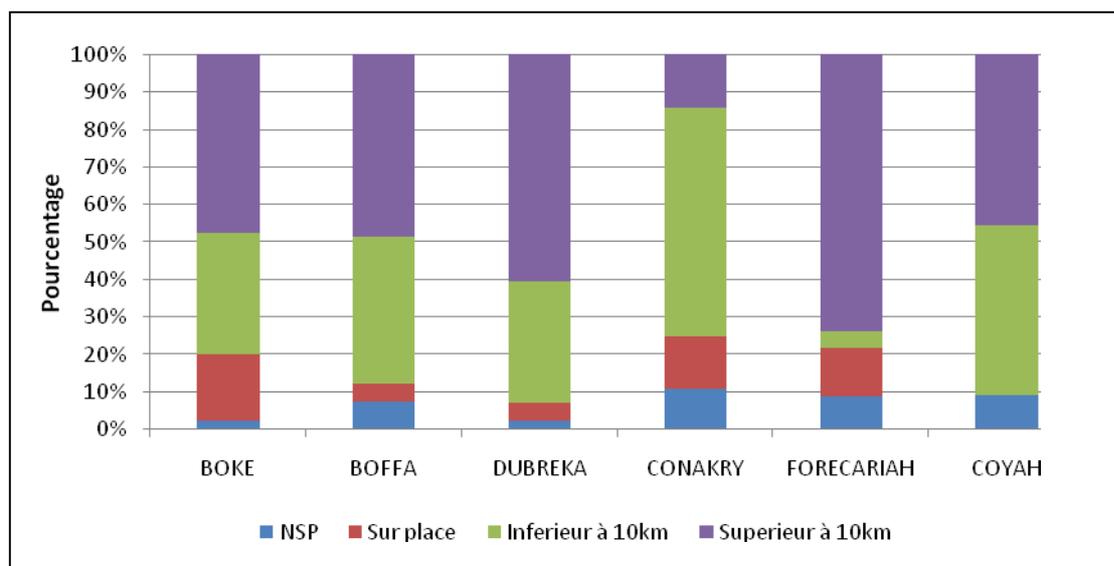


Figure 31: Pourcentage des débarcadères ayant accès aux centres de santé

#### 4.2.5 Accès aux Centres d'éducation primaire

L'accès aux centres d'éducation primaire demeure éloigné, supérieur à 10 km pour 46% des débarcadères et inférieur à 10 km pour 37% des débarcadères. L'accès surplace ne concerne que 16% des débarcadères de l'ensemble du littoral.

A Conakry, 68% des débarcadères ont accès à l'école primaire sur une distance inférieure à 10 km (figure 32).

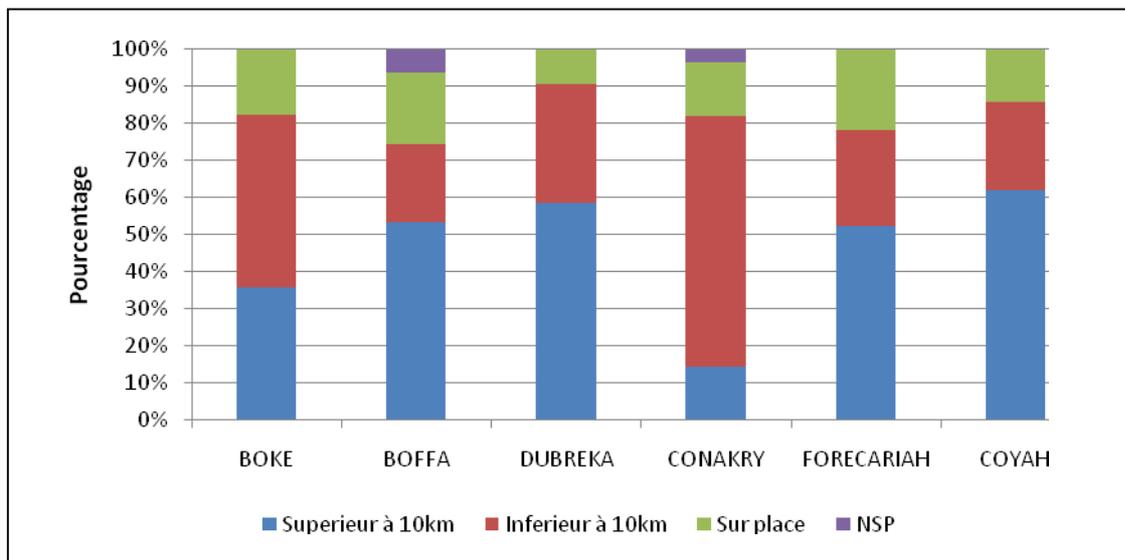


Figure 32: Pourcentage des débarcadères ayant accès aux Centres d'éducation primaire

#### 4.2.6 Accès aux Centre d'éducation secondaire

L'accès à un centre d'éducation secondaire sur place ne concerne que 2% des débarcadères de l'ensemble du littoral. Les autres débarcadères n'accèdent à un centre d'éducation secondaire que sur une distance inférieure à 10 km (21%) et supérieure à 10 km (75%).

La plupart des débarcadères de Conakry sont situés à moins de 10 km des centres d'éducation secondaire tandis que l'ensemble des débarcadères de Forécariah sont situés à une distance supérieure à 10 km (figure 33).

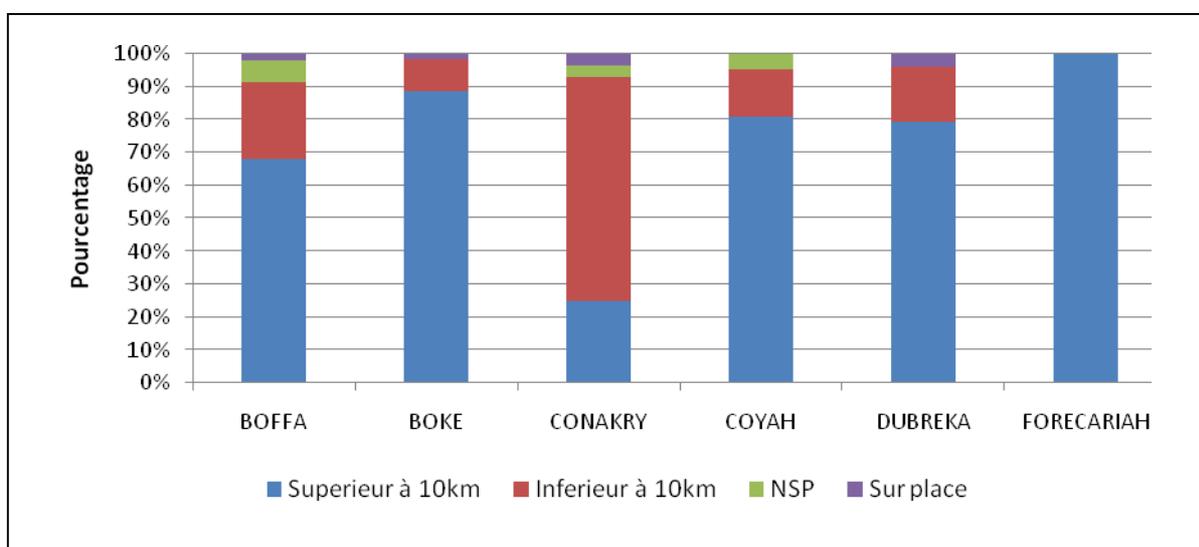


Figure 33: Pourcentage des débarcadères ayant accès aux Centres d'éducation secondaire

#### 4.2.7 Accès à la glace

Les débarcadères de la zone spéciale de Conakry (19%) et de la préfecture de Boffa (17%), ont les taux d'accès les plus élevés.

En effet, ces zones ont les plus grands débarcadères rattachés à la ville (cas de Conakry), et ayant bénéficié d'investissements divers au regard de la place qu'ils occupent dans la production halieutique (cas de Boffa).

Par contre, les préfectures de Forécariah (10%) et Boké (8%) ont les débarcadères qui ont moins accès à la glace, ce qui s'explique par la grande proportion de petits débarcadères enclavés que l'on y trouve. Seul le débarcadère de Kamsar dans la zone de Boké est plus équipé en fabrique de glace (figure 34).

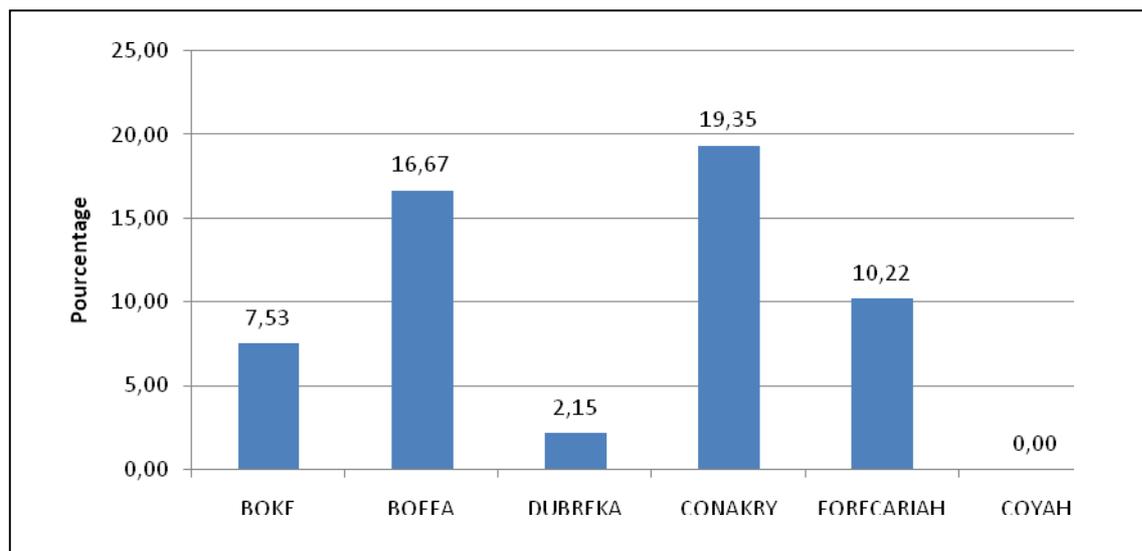


Figure 34 : Pourcentage des débarcadères ayant accès à la glace

#### 4.2.8 Accès au carburant

A l'échelle du littoral, seul 10% des sites de débarquement ont accès au carburant sur place. La répartition par zone de débarquement indique que Conakry occupe la première place avec 46% des sites qui ont accès sur place au carburant, suivi de Boffa et Boké avec respectivement 9% et 6% des sites. A Coyah aucun site de débarquement n'a accès au carburant sur place (figure 35).

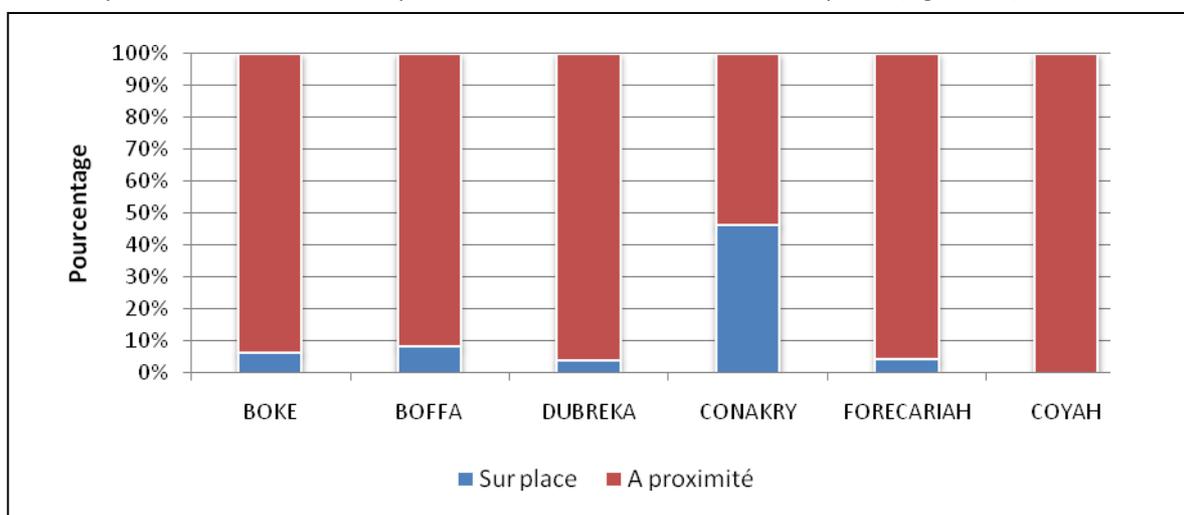


Figure 35: pourcentage des débarcadères ayant accès au carburant

#### 4.2.9 Accès à la réparation mécanique et navale

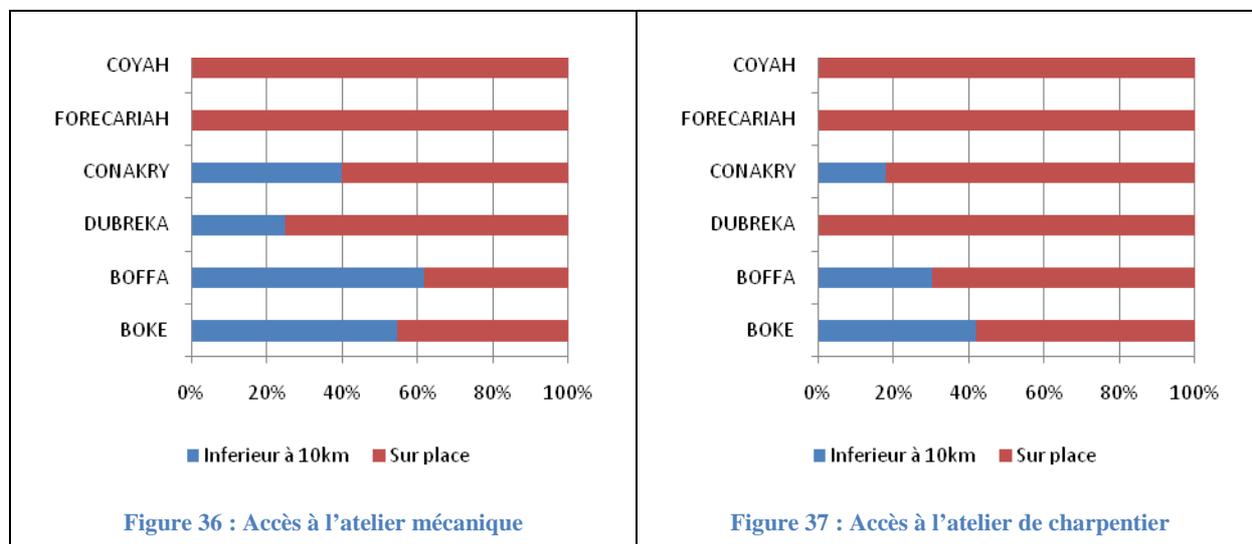
Toutes les préfectures du littoral disposent d'un nombre élevé de débarcadères avec présence de prestataires de services (atelier de charpentiers et réparation des moteurs).

A l'échelle du littoral, 58% des débarcadères ont accès à la réparation mécanique sur place contre 42% à moins de 10 kilomètres.

A Conakry, 60% des débarcadères ont accès à la réparation mécanique sur place ; ce taux est relativement important même si à Dubréka il est de 75%, à Coyah et Forécariah il est de 100%. Dans ces trois dernières zones, le taux de motorisation est faible (figure 36).

Pour la charpenterie marine, 83% des débarcadères ont accès à un atelier sur place contre 17% à moins de 10 kilomètres.

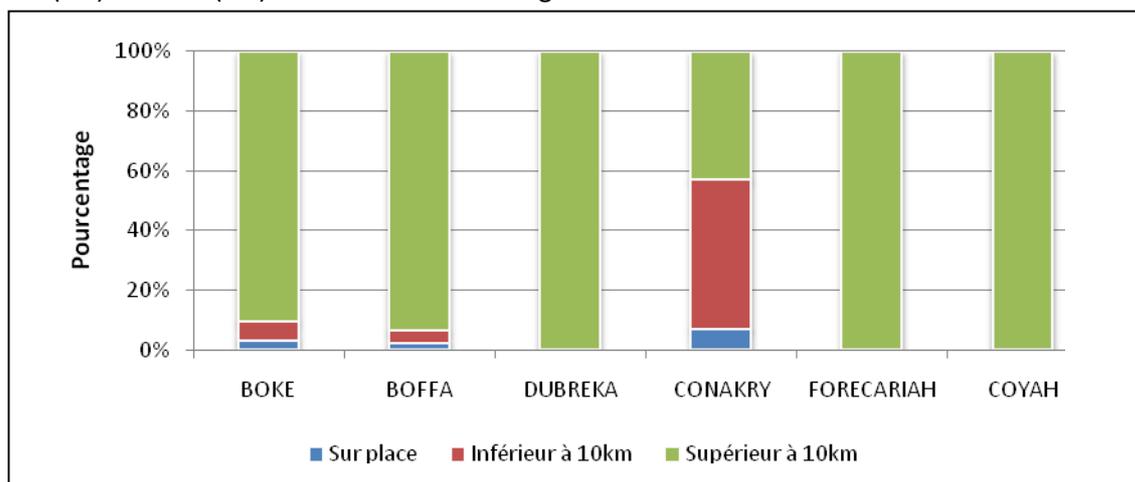
Le nombre d'ateliers des charpentiers rencontrés sur place atteint les 100% dans les préfectures de Dubréka, Coyah et Forécariah (figure 37). Il faut noter que dans ces zones, la majeure partie des pirogues construites sont de type monoxyle (gbankenji).



#### 4.2.10 Accès aux matériels de pêche

La majeure partie (89%) des débarcadères ont accès aux équipements de pêche (engin, corde, hameçon, etc....) sur une distance supérieure à 10 kilomètres.

L'accès aux équipements de pêche sur place concerne 7% des débarcadères de Conakry, suivi de Boké (3%) et Boffa (2%) comme le montre la figure 38.



#### 4.2.11 Présence de sociétés de collecte de poissons (avec année d'installation et espèces cibles)

On peut noter que l'installation des sociétés de collecte de poisson frais sur le littoral date de 1998 et a connu une évolution au cours de la période 1998 à 2016. En 2016, une vingtaine de sociétés de collecte évolue le long du littoral (figure 39).

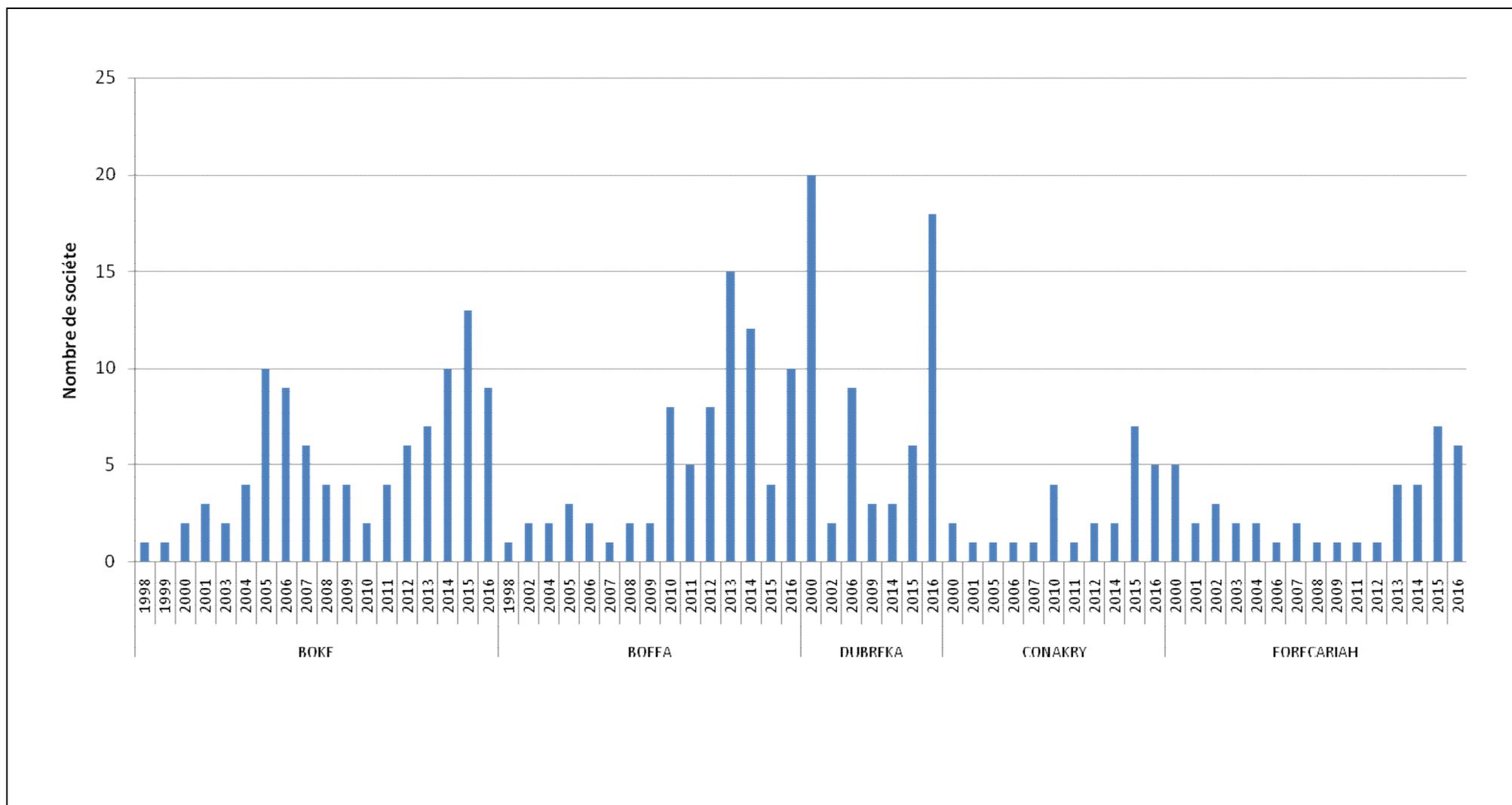


Figure 39: Nombre de sociétés de collecte de poissons enregistrées par année et par zone

Au nombre des espèces de poisson collectées, une dizaine a été répertoriée parmi lesquelles, le Boboë vient nettement en première position (figure 40).

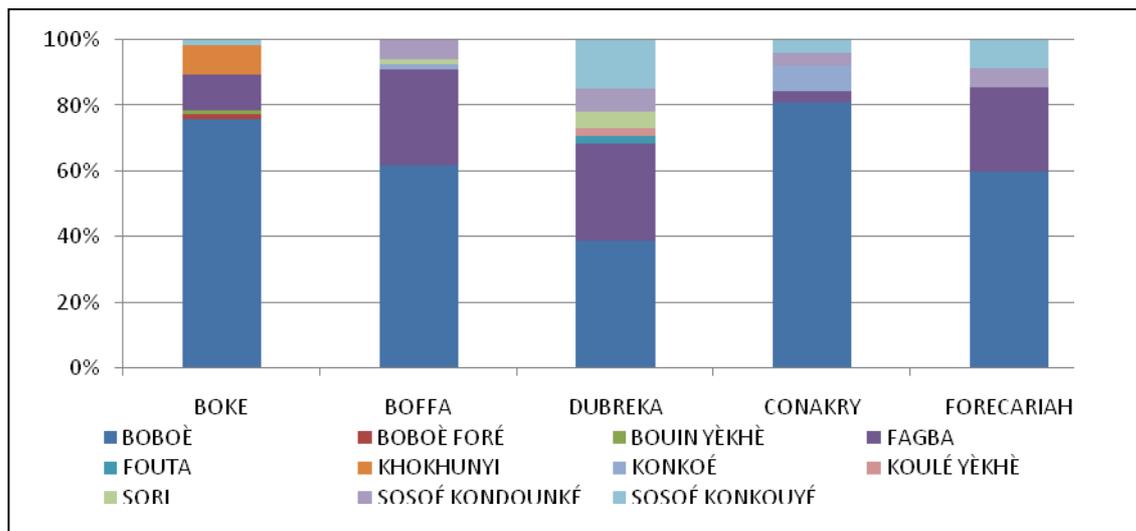


Figure 40 : Pourcentage d'espèces ciblées par les sociétés de collecte de poissons

#### 4.2.12 Existence d'un marché vivrier quotidien pour l'écoulement du poisson frais et fumé

Sur le littoral, 82% des débarcadères ont un marché vivrier quotidien pour l'écoulement du poisson frais. Au niveau des préfectures, le faible pourcentage de Forécariah (8%) est lié à l'enclavement des débarcadères inaccessibles par la route (figure 41). Cette situation contraste avec celle des autres préfectures (Boffa, Boké, Dubréka, Conakry et Coyah) qui bénéficient de l'existence de chambres froides, de fabriques de glace, de l'accès à la glace, de la situation en milieu urbain et de la proximité de la capitale.

Dans les zones de Boké, Boffa, Dubréka et Forécariah, les pourcentages importants de commercialisation du poisson fumé concernent notamment des débarcadères situés en milieu rural.

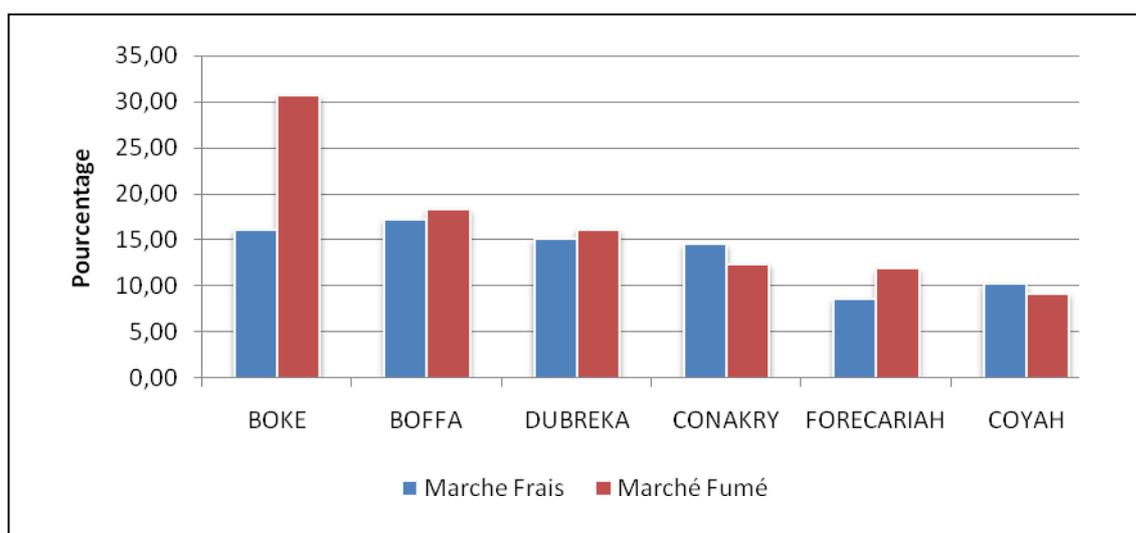


Figure 41: Pourcentage des débarcadères ayant un marché vivrier quotidien pour les poissons frais et fumés

### 4.2.13 Existence d'un marché vivrier hebdomadaire pour l'écoulement du poisson

L'accès à un marché hebdomadaire sur place pour l'écoulement du poisson concerne 14% des débarcadères du littoral (figure 42a).

A Forécariah, Boké et Coyah, plus de 70% des débarcadères de ont accès à un marché hebdomadaire sur une distance de plus de 10 kilomètres (figure 42b).

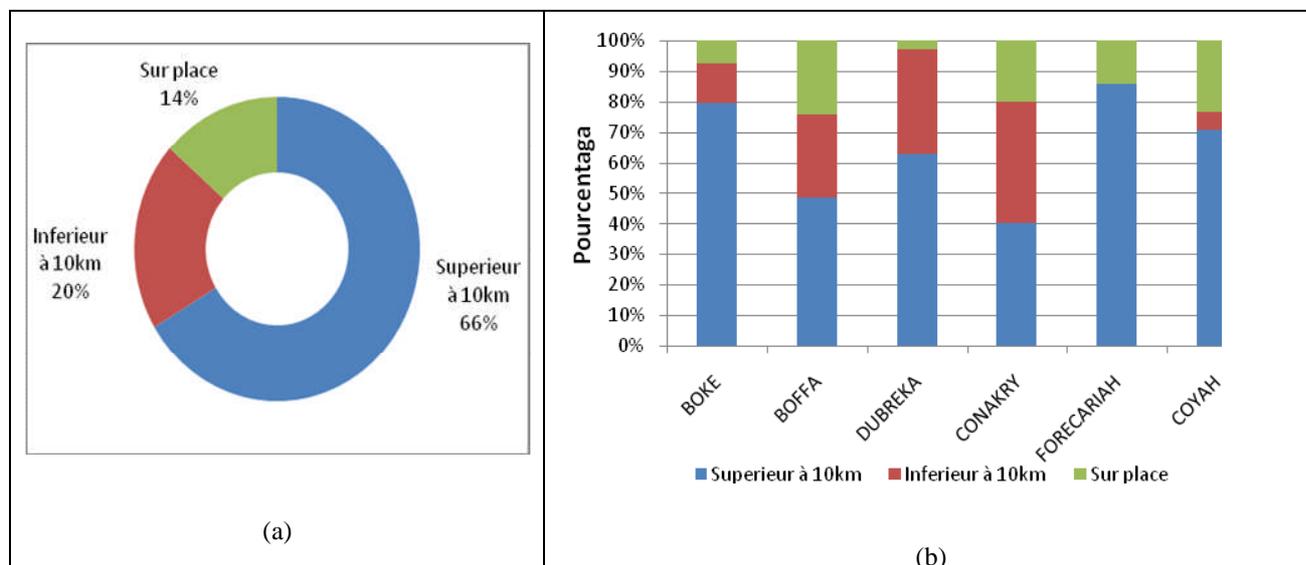


Figure 42: Pourcentage des débarcadères ayant un marché vivrier hebdomadaire pour le poisson

### 4.2.14 Fumage du poisson et types de fumoir

Le fumage du poisson est bien pratiqué sur le littoral. Les habitudes de consommation du poisson fumé et le manque de moyens de conservation au frais sont des facteurs favorisant.

Les bandes en bois ou métalliques ainsi que les fûts et grilles métalliques sont plus utilisés dans toutes les zones (figure 43). On note néanmoins, l'utilisation à un faible pourcentage (1%) des fours améliorés dans les zones de Forécariah et Boké.

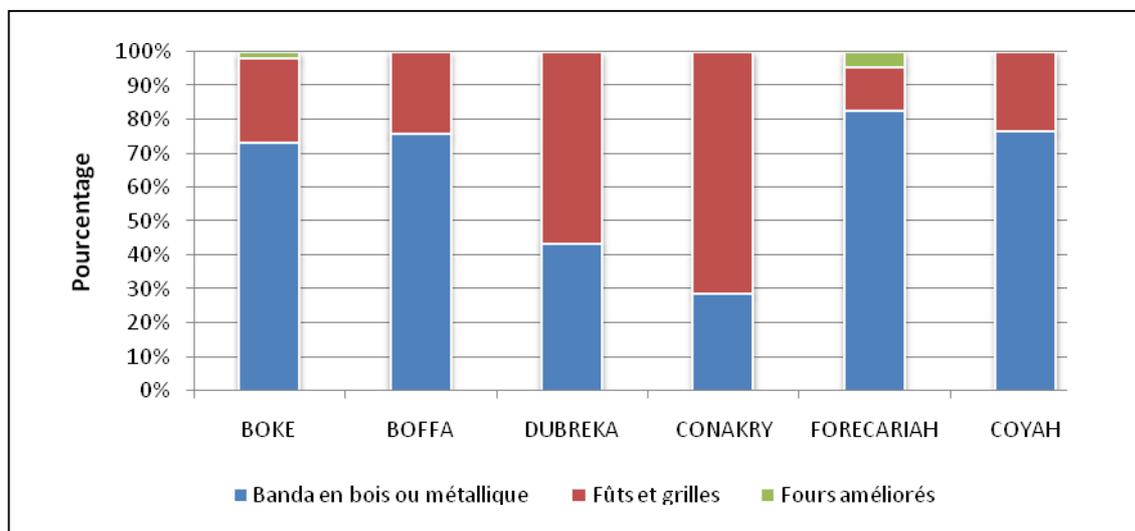


Figure 43 : Pourcentage des débarcadères disposant de types de fumoir utilisés

#### 4.2.15 Existence d'autres types de transformation

Le fumage est le principal type de transformation du poisson sur l'ensemble du littoral. Cependant, il existe d'autres types à savoir le séchage et le salage séchage. Le salage séchage concerne des espèces démersales et le produit est entièrement commercialisé à l'étranger (Diawbhé au Sénégal). Sur l'ensemble du littoral, 82% des débarcadères ont au moins un autre type de transformation en plus du fumage (figure 44).

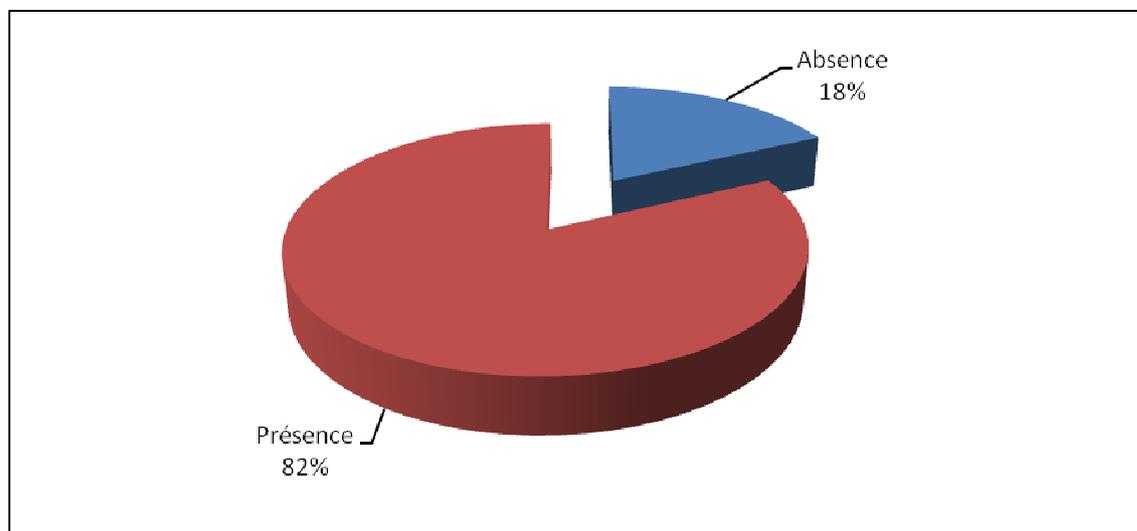


Figure 44 : Pourcentage des débarcadères utilisant d'autre de transformation

#### 4.2.16 Formes dominantes de commercialisation du poisson

Sur l'ensemble du littoral, le poisson est plus commercialisé sous la forme de poisson frais dans 63% des débarcadères puis fumé (36%) et Salé-séché (1%) comme l'indique la figure 45.

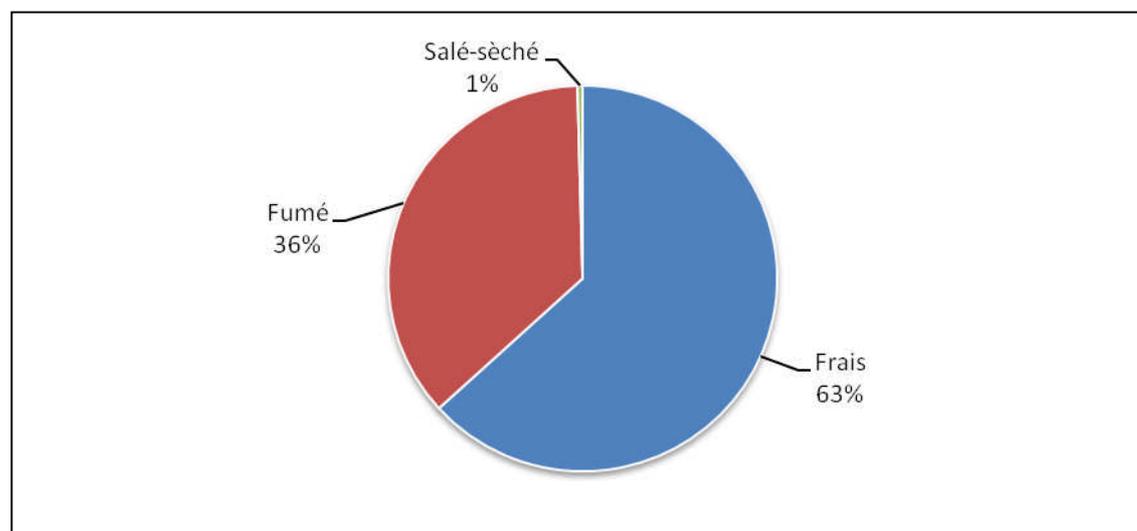


Figure 45: Pourcentage des débarcadères par forme dominante de commercialisation de poissons

### 4.3 Thématique « Social-Gouvernance »

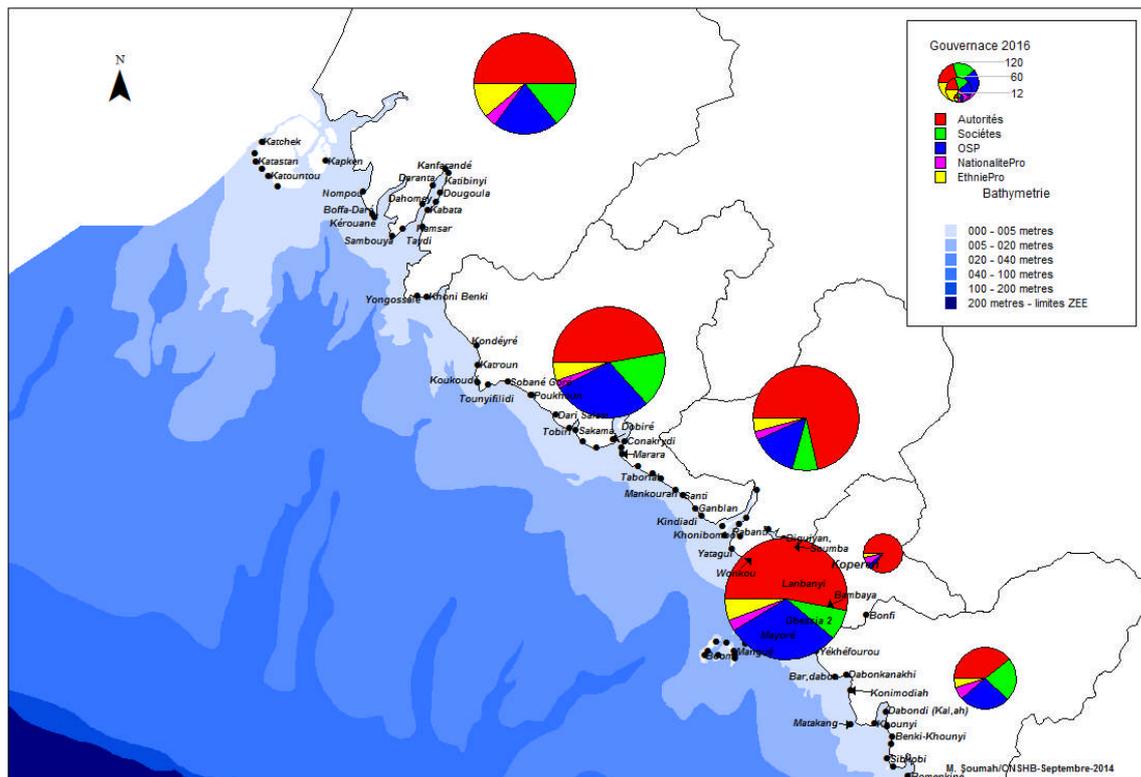


Figure 46 : Présence des autorités administratives, locales et organisations socioprofessionnelles sur les débarcadères

#### 4.3.1 Présence de l'administration

Il est constaté la présence de l'administration dans la plupart des débarcadères. Il est à noter que l'ensemble des débarcadères ont un Chef de port soit 100%. Les Directions Communales et Préfectorales des Pêches (DCP/DPP), l'Agence de Navigation Maritime (ANAM), les Comités de Développement de Débarcadères (CDD), Comité de Co-Gestion de la Pêche Artisanale Maritime (CCPAM) et la sécurité sont également présents par endroit. La faible représentativité de l'administration au niveau des zones de Coyah, Forécariah et Boké est constatée (figure 47).

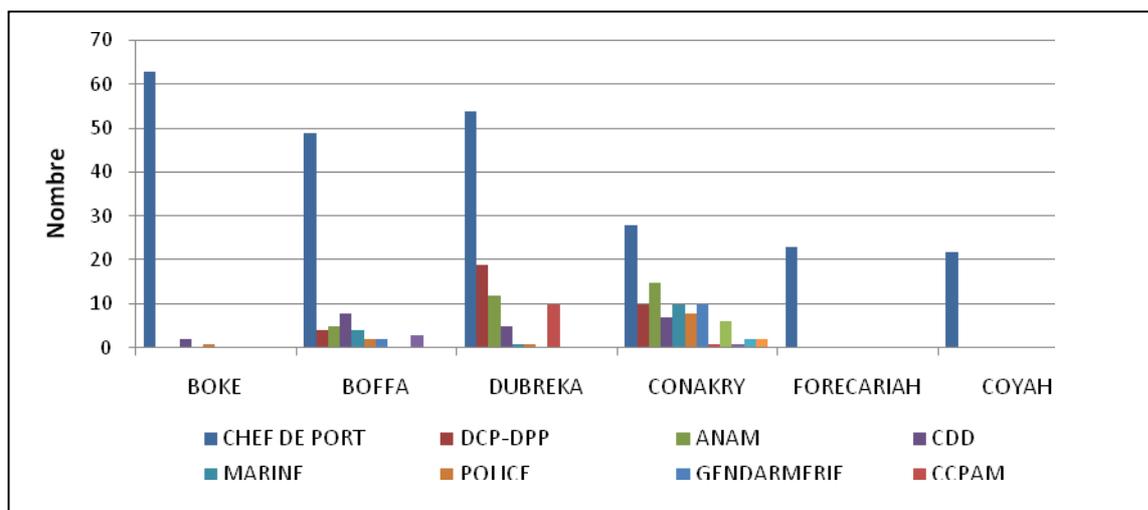


Figure 47: Présence des autorités au niveau des débarcadères

### 4.3.2 Pourcentage des débarcadères qui déclarent la présence des organisations socioprofessionnelles (OSP) de différents types

Il existe le long de la côte, des OSP sous différents types : groupements, coopératives et syndicats. Ces organisations sont créées en fonction des corps de métiers avec une vocation économique et sociale. Il a été constaté la forte présence des groupements sur le littoral (58%), puis des coopératives 36% et des syndicats 6% (figure 48a).

Les groupements sont plus présents à Boffa (38%) et les coopératives à Conakry (56%). Les syndicats de pêcheurs ne sont rencontrés qu'à Boké (70%) et Conakry (30%). A Coyah on ne rencontre que les groupements (100%) comme l'indique la figure 48b.

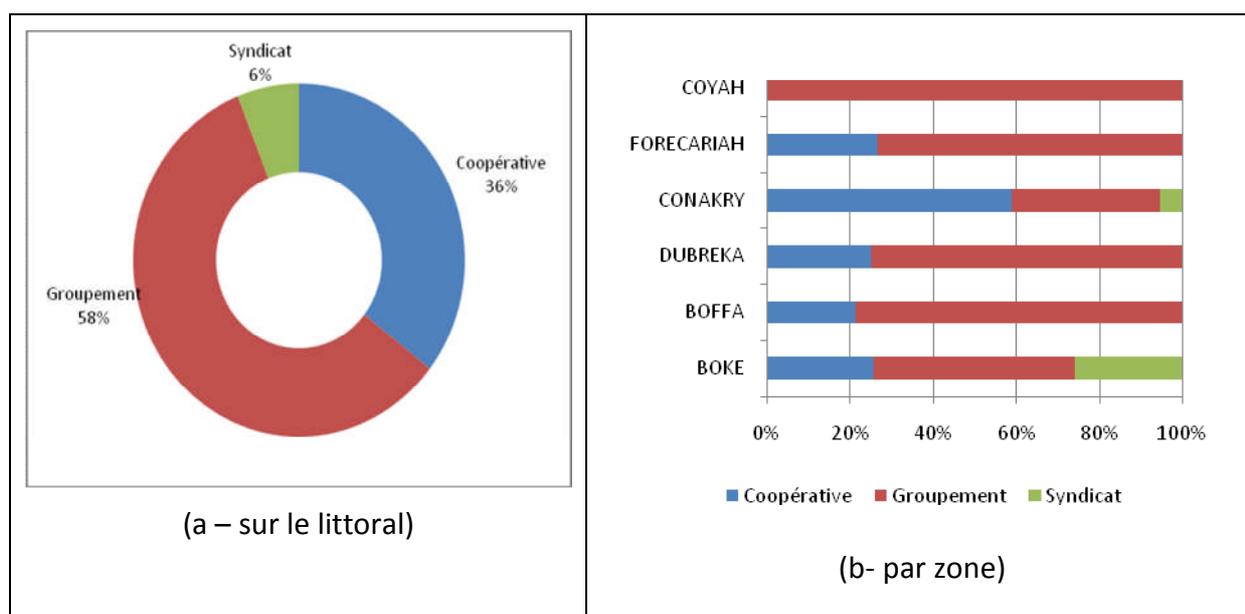


Figure 48 : Pourcentage de présence des OSP au niveau des débarcadères

### 4.3.3 Pourcentage de l'ethnie des propriétaires ou armateurs des embarcations (sur échantillon)

Il est constaté que les propriétaires ou armateurs des embarcations sont composés de plusieurs ethnies de la Guinée et de la Sous-région (figure 49). L'enquête a révélé qu'au niveau des armateurs, les sousous (69%) sont majoritaires. Ensuite, viennent les nalous et bagas avec 8% chacune, les peulhs (4%) et les malinkés (3%). Le pourcentage des autres ethnies (landouma, balanté, kissi, Mandédyi) peuplant le littoral est assez faible (variant de 0,1 à 1,8 %).

L'enquête a dénombré également la présence des propriétaires d'autres pays voisins : les ganda d'origine ghanéenne, les temnès d'origine léonaise, les wolofs d'origine sénégalaise et les bambaras d'origine malienne.

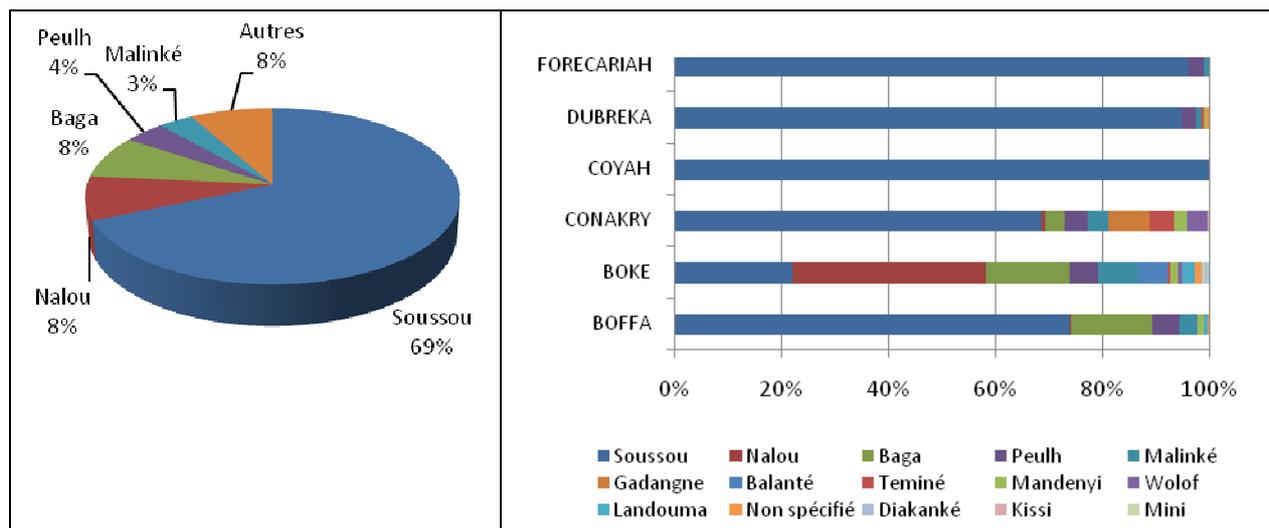


Figure 49 : Pourcentage de l'ethnie des propriétaires ou armateurs des pirogues (sur échantillon)

#### 4.3.4 Pourcentage des propriétaires marins pêcheurs

Sur l'ensemble du littoral 76% des propriétaires d'embarcations ou armateurs sont en même temps marins pêcheurs autrement dit, ils participent à l'activité de pêche en mer (figure 50a). Parmi les 24% de propriétaires non marins pêcheurs, le plus grand nombre de propriétaires non pêcheurs se retrouve à Conakry avec 121 propriétaires soit 42%, suivi de Boffa et Forécariah avec 58 propriétaires chacun (figure 50b).

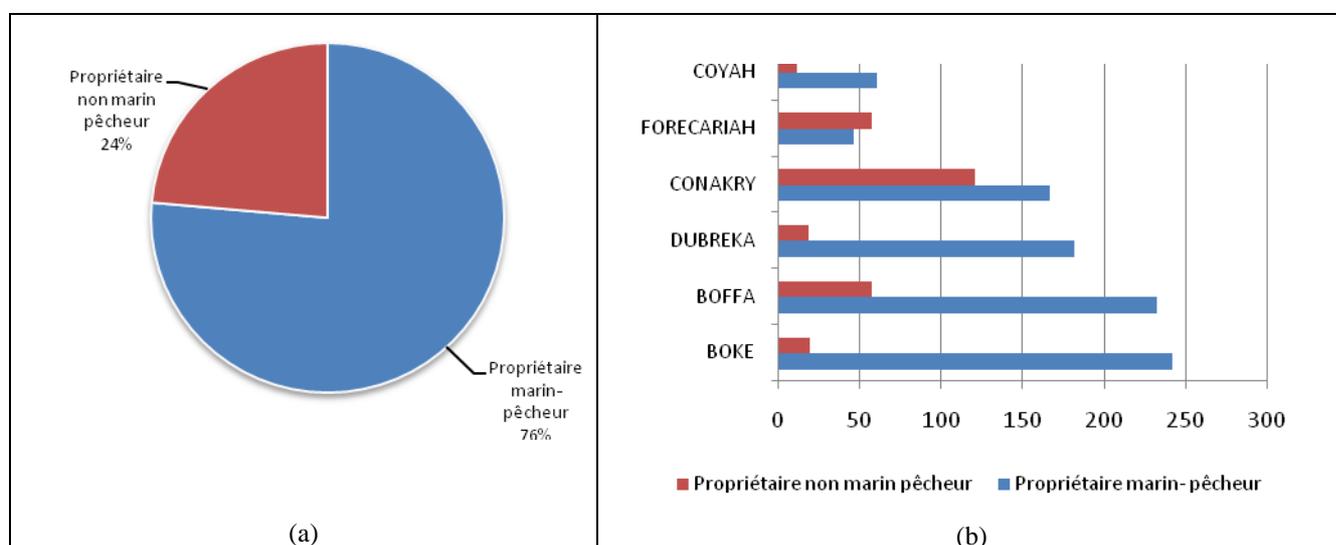


Figure 50: Pourcentage des propriétaires marins pêcheurs et non marins pêcheurs

#### 4.3.5 Pourcentage de femmes dans les activités post-capture

Les femmes dans la pêche pratiquent l'essentiel des activités post captures à l'exception du salage-séchage (figure 51a).

Le fumage, le mareyage et la pratique simultanée des deux activités par les femmes sont observées sur l'ensemble des préfectures du littoral. Par contre, le séchage du poisson n'est pratiqué par les femmes qu'à Coyah et Boké (figure 51b).

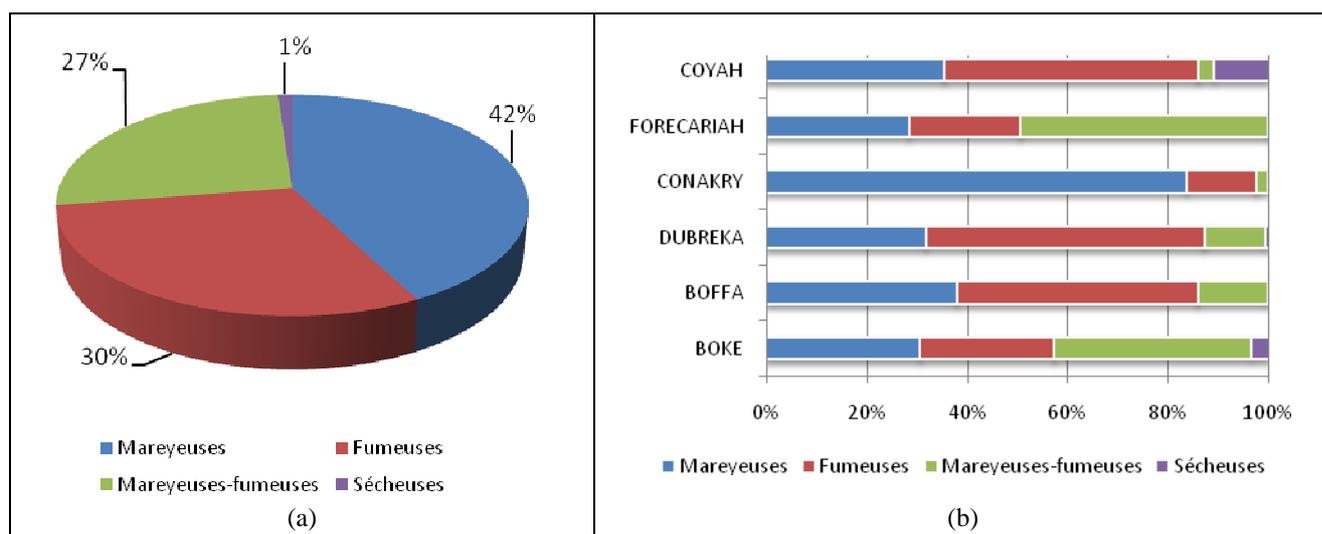


Figure 51: Pourcentage des femmes évoluant dans les activités post-capture

### 4.3.6 Estimation de l'emploi à la pêche artisanale

Les résultats du recensement indiquent que le sous-secteur de la pêche artisanale maritime fournit environ 60 707 emplois (tableau 7).

Il ressort du tableau 7 que les propriétaires ou armateurs de pirogues représentent 11% de l'emploi total. Cependant, les marins pêcheurs détiennent la majorité de l'emploi avec 46% de l'emploi total, puis suivent les emplois dans l'ensemble des activités post capture avec 41% du total. On peut noter les emplois dans la charpenterie et la mécanique du moteur hors-bord avec des faibles proportions. En outre, l'ensemble des emplois féminins représentent 41% du total.

Les résultats de l'enquête cadre 2009 (ONP-FAO) ont estimé l'emploi dans la pêche artisanale à 30 871, sur cette base on note un taux d'accroissement de 97% de l'emploi ces huit dernières années.

Tableau 7: Emploi dans la pêche artisanale maritime en 2016

Préfecture du littoral	Pêcheur	Fumeuse	Mareyeuse	Propriétaire	Sécheuse	Mareyeuse-Fumeuse	Charpentier	Mécanicien	Fumeur	Sécheur	Mareyeur	Transformatrice	Total général	Pourcentage(%)
BOKE	6321	2234	1793	1526	241	202	29	89		111	9		12 555	20,68
BOFFA	6385	4024	1237	1523	57	30	94	37		15			13 402	22,08
DUBREKA	2152	1156	459	988			57	9	30			2	4 853	7,99
CONAKRY	9045	3478	3976	1332	184	250	263	106	150				18 784	30,94
FORECARIAH	3504	2160	2544	667	7		27	9					8 918	14,69
COYAH	711	455	312	378	144	140	35			20			2 195	3,62
<b>Total général</b>	<b>28 118</b>	<b>13 507</b>	<b>10 321</b>	<b>6 414</b>	<b>633</b>	<b>622</b>	<b>505</b>	<b>250</b>	<b>180</b>	<b>146</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>60 707</b>	<b>100,00</b>
<b>Pourcentage(%)</b>	<b>46,3</b>	<b>22,3</b>	<b>17,0</b>	<b>10,6</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>0,8</b>	<b>0,4</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,01</b>	<b>0,00</b>	<b>100,00</b>	

## 5 Difficultés rencontrées

La principale difficulté rencontrée est liée à l'accès difficile de certains débarcadères/campements.

## 6 Conclusion générale

En 2016, 234 débarcadères ont fait l'objet du recensement du parc piroguier de la pêche artisanale maritime contre 194 en 2009 soit une augmentation de 21%.

Au niveau des débarcadères, la mixité de fonction pêche et transport est liée à l'existence de nombreuses îles le long du littoral.

Du point de vue de l'accessibilité des débarcadères par la route, 62% des débarcadères sont impossibles d'accès; 30% sont d'une accessibilité permanente et 8% sont d'une accessibilité saisonnière. Quant à la facilité de débarquement, elle est liée à la nature du rivage qui est essentiellement constitué du sablo-vaseux et de vase notamment dans les zones de Boké et Dubréka.

Le nombre total de pirogues recensées en 2016 est de 7 538 contre 6 025 en 2009 soit une augmentation de 25%.

Les pirogues de grande taille (10 mètres et plus) constituent la majorité du parc piroguier. Dans la zone plus au nord du pays (Boké), les pirogues sont pour la plupart des pirogues monoxyles (gbankenysi), mais ce nombre ne fait que diminuer à cause de la rareté des gros arbres dans les forêts de cette partie du pays.

Le taux de motorisation des pirogues est de 43% en 2016 contre 21% en 2009, soit une augmentation de 105% par rapport à 2009 à l'échelle du littoral. Ce qui traduit les nombreuses mutations de la pêche artisanale maritime.

Quatre groupes d'engins sont principalement utilisés par les pêcheurs en Guinée : le filet maillant, la ligne, la palangre et la senne tournante.

Le nombre de propriétaires recensés en 2016 est de 6 414 parmi lesquels 96% de guinéens et 4% d'étrangers. Dans cet effectif total, les femmes représentent 4%.

Le nombre de pêcheurs recensés en 2016 est de 28 114 contre 17 159 en 2009, soit une augmentation de 64%. Ces pêcheurs sont essentiellement concentrés dans les zones de Conakry, Boffa et Boké, qui représentent à elles seules environ 77% de l'effectif total. Les unités de pêche utilisant les filets tournants sont les plus exigeants en main d'œuvre.

Sur l'ensemble du littoral, la taille moyenne de l'équipage par type de pirogue est de 2 pour les gbankenysi et les salan non motorisés, 5 pour les salan motorisés, 12 pour les yoli motorisés et 17 pour les flimbote motorisés.

La durée moyenne de la saison de pêche de l'engin principal s'étale sur toute l'année. En outre, la pêche de jour est la plus pratiquée (80% des déclarations des chefs d'unités de pêche).

Les phénomènes de migration sont fortement établis au sein des communautés de pêcheurs nationaux et étrangers. C'est le cas des pêcheurs de la zone de Boffa et Boké

(zone de pêche par excellence) où l'arrivée de pêcheurs est plus importante durant toute la saison de pêche.

En ce qui concerne l'accès aux Commodités et services, il ressort que :

- La zone spéciale de Conakry (49%) dispose d'un nombre relativement élevé de débarcadères avec la présence de prestataires de services (commerçants d'équipements, matériels de pêche, ateliers de charpentiers et mécaniciens). Elle est suivie des zones de Boffa (17%) et Boké (16%). Ces Préfectures se caractérisent par la présence des communautés très spécialisées dans la pêche et tirant leurs revenus de l'activité de pêche.
- Cinq sources d'approvisionnement en eau par les communautés de pêche artisanale ont été répertoriées le long du littoral. Il s'agit par ordre d'importance : des puits, des sources, du transport, des forages et du robinet.
- Les sites de débarquement des zones de Conakry, Coyah et Boffa sont les mieux équipés en réseau public d'électricité du fait du niveau d'aménagement.
- Sur l'ensemble du littoral, seulement 20% des 234 débarcadères recensés disposent de latrines.
- L'accès à un centre de santé concerne : 49% des débarcadères sur une distance supérieure à 10 km, 35% sur une distance inférieure à 10 km et 10% sur place.
- L'accès aux centres d'éducation primaire demeure éloigné, supérieur à 10 km pour 46% des débarcadères et inférieur à 10 km pour 37% des débarcadères. L'accès sur place ne concerne que 16% des débarcadères de l'ensemble du littoral.
- L'accès à un centre d'éducation secondaire sur place ne concerne que 2% des débarcadères de l'ensemble du littoral. Les autres débarcadères n'ont accès que sur une distance inférieure à 10 km (21%) et supérieure à 10 km (75%).
- Les débarcadères de la zone spéciale de Conakry (19%) et de la préfecture de Boffa (19%) ont les taux d'accès les plus élevés en termes de facilités d'accès à la glace.
- Au niveau du littoral seul 10% des sites de débarquement ont accès au carburant sur place.
- A l'échelle du littoral, 58% des débarcadères ont accès à la réparation mécanique sur place contre 42% à moins de 10 kilomètres.
- La majeure partie (89%) des débarcadères n'ont pas accès sur place aux équipements de pêche (engin, corde, hameçon, etc....).
- L'installation des sociétés de collecte de poisson frais sur le littoral date de 1998 et a connu une évolution au cours de la période 1998 à 2016. En 2016, une vingtaine de sociétés de collecte évolue le long du littoral. Au nombre des espèces de poisson collectées, une dizaine a été répertoriée parmi lesquelles, le Boboè (*Pseudotolithus elongatus*) vient nettement en première position.
- En raison de la faiblesse des équipements de conservation du poisson frais voire l'absence totale surtout en milieu rural (glace et frigo), les débarcadères dans les zones de Boké, Boffa, Dubréka et Forécariah ont le plus grand nombre de marchés de poisson fumé.

- Le fumage du poisson est bien pratiqué sur le littoral. Les habitudes de consommation du poisson fumé et le manque de moyens de conservation au frais sont des facteurs favorisants.
- Les bandas en bois ou métalliques ainsi que les fûts et grilles métalliques sont plus utilisés dans la quasi-totalité des zones.
- Sur l'ensemble du littoral, le poisson est plus commercialisé sous la forme de poisson frais (63%) puis fumé (36%) et Salé-séché (1%)
- En termes de gouvernance, la présence de l'administration dans la plupart des débarcadères est constatée. Cependant, il convient de signaler sa faible représentativité au niveau des zones de Coyah, Forécariah et Boké.
- En termes d'emploi, les résultats du recensement indiquent que le sous-secteur de la pêche artisanale maritime fournit environ 60 707 emplois (tous métiers confondus) contre 30 871 dans l'enquête cadre de 2009 (ONP-FAO) soit un taux d'accroissement de 97% d'emploi ces huit dernières années. En outre, l'ensemble des emplois féminins représentent 41% du total.

## 7 Recommandation

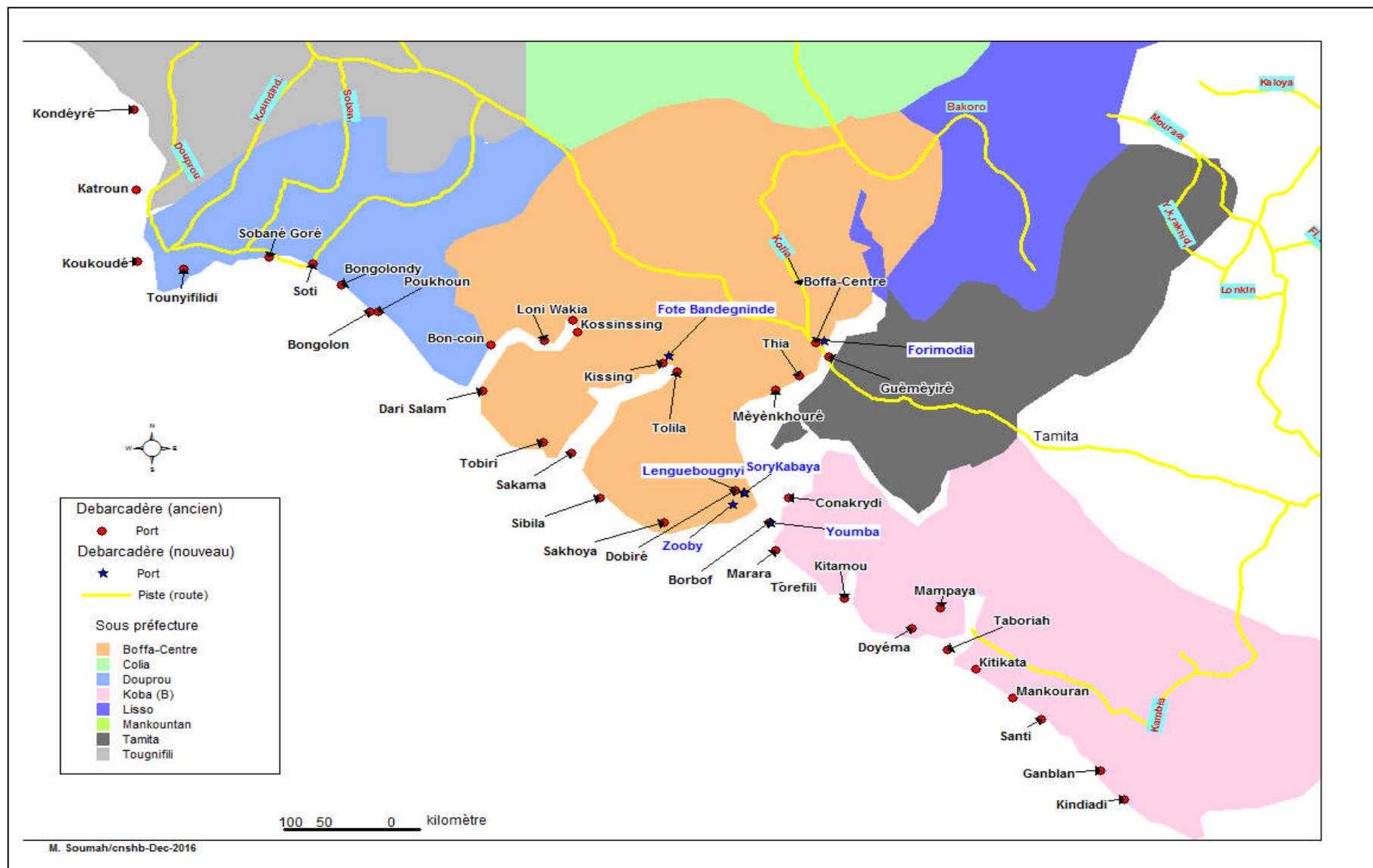
Au terme du présent recensement, il est recommandé de:

- Capitaliser les résultats du recensement pour :
  - réhabiliter le suivi de l'effort de pêche ;
  - évaluer la contribution de la pêche artisanale à l'économie locale et nationale (revenus des opérateurs, contribution au budget de l'Etat, contribution au PIB) ;
  - organiser un suivi de la commercialisation (circuit, flux et emploi) et de la consommation
  - faire une étude sur la typologie des engins de pêche;
- Remédier à la faible représentativité de l'administration auprès des communautés.
- Améliorer les services en amont et en aval de la capture.
- Améliorer l'accès aux infrastructures sociales de base.
- Renforcer le contrôle de la pratique de collecte du poisson dans les débarcadères.
- Faciliter les conditions d'approvisionnement en intrants de pêche (moteurs, filets, etc. ...).
- Prendre des dispositions en collaboration avec les Ministères techniques concernés en vue d'une meilleure prise en compte de l'effet de l'impact de l'exploitation minière et des facteurs environnementaux sur la pratique des activités de pêche.

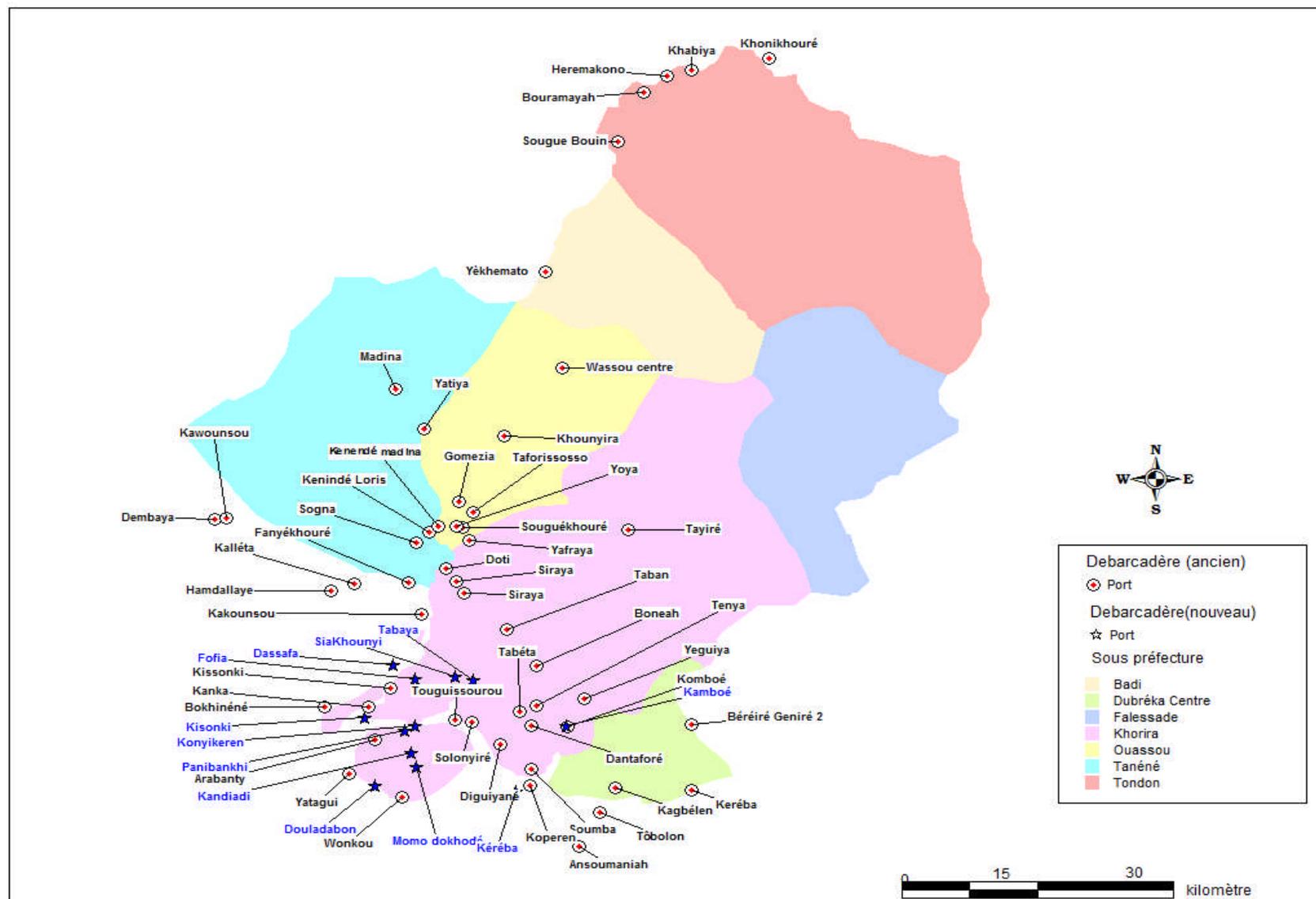
## 8 Annexes



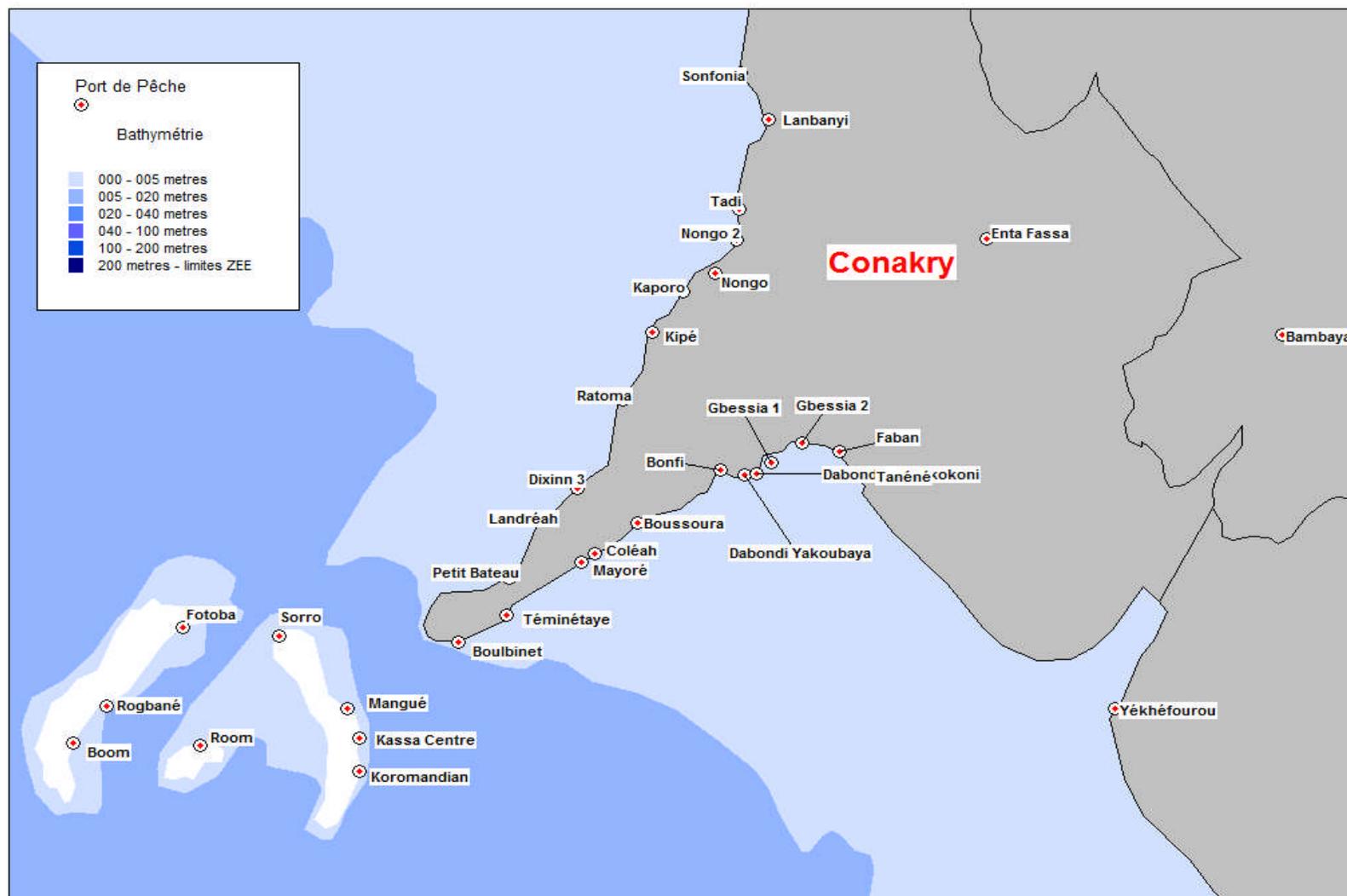
## 8.2 Annexes 2 : Carte des débarcadères de Boffa



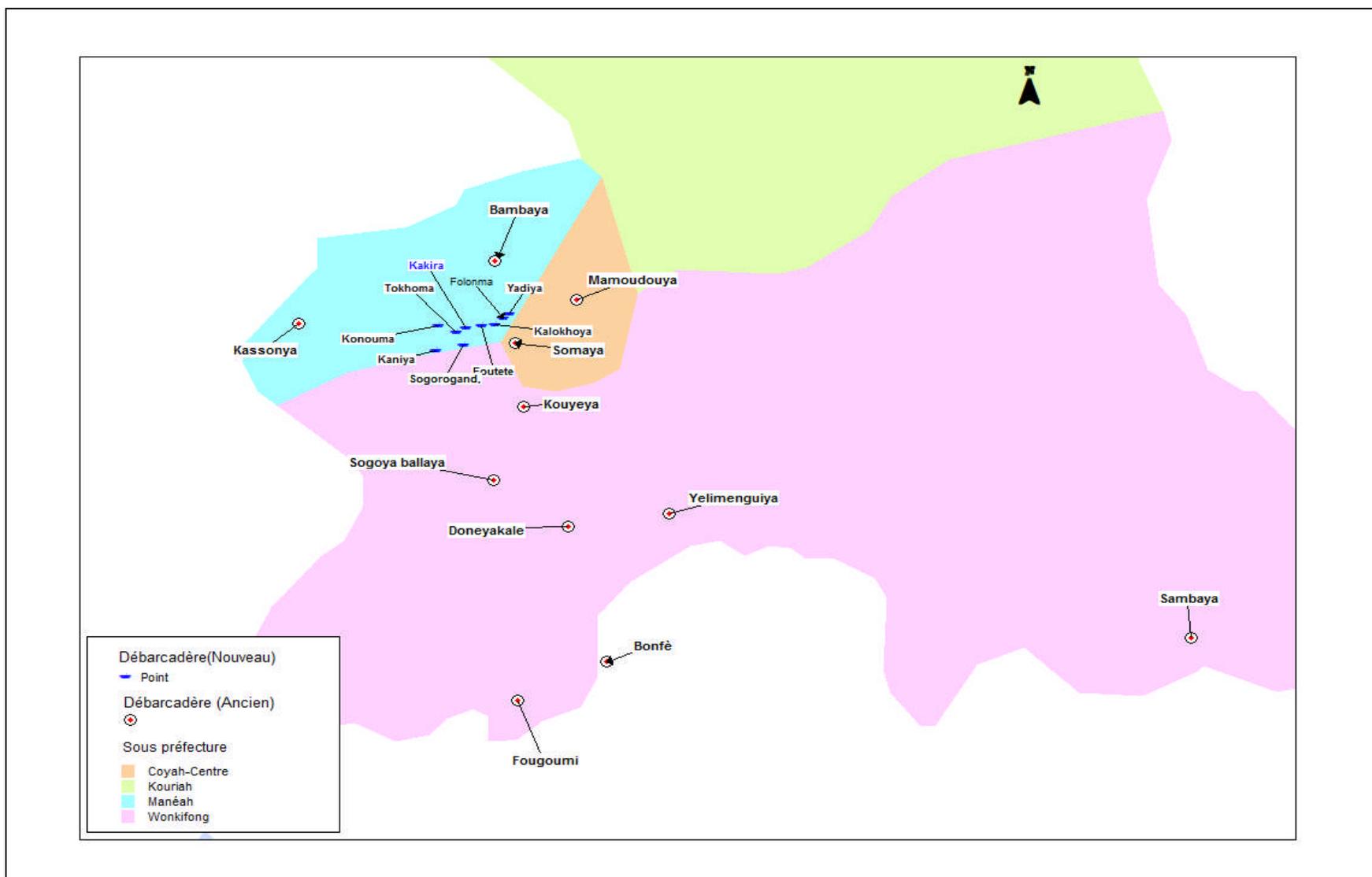
### 8.3 Annexes 3 : Carte des débarcadères de Dubréka



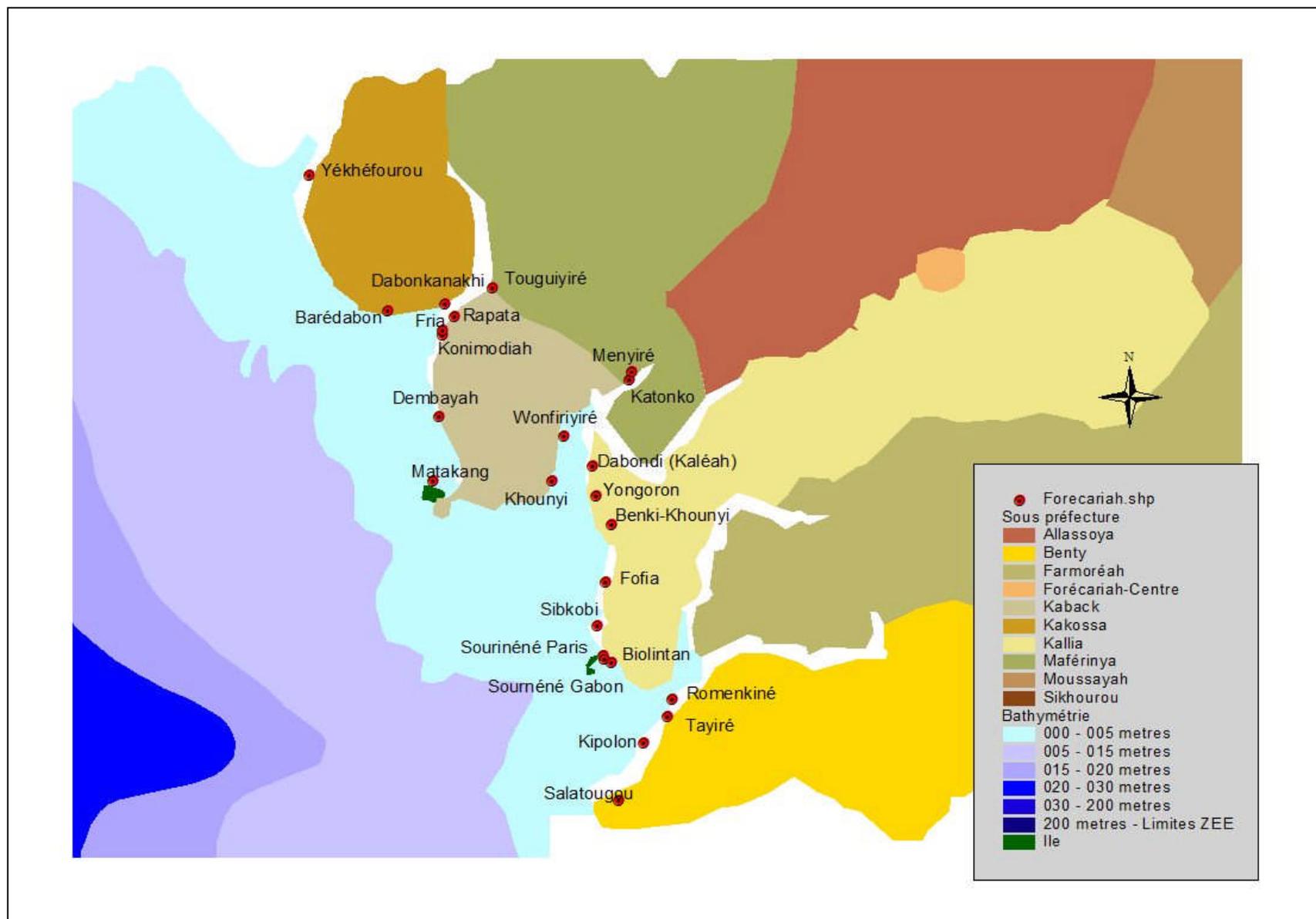
## 8.4 Annexes 4 : Carte des débarcadères de Conakry



## 8.5 Annexes 5 : Carte des débarcadères de Coyah



## 8.6 Annexes 6 : Carte des débarcadères de Forécariah



## 8.7 Annexes 7 : Fiches de recensement : (Village/Débarcadère et Unité de Pêche)

République de Guinée Ministère des Pêches, de l'Aquaculture et de l'Économie Maritime	PRAO-Guinée
---	-------------

### Questionnaire Village/Débarcadère

Débarcadère : ..... Nouveau  Ancien  Coordonnées :

...../.....

Date de l'enquête .....

Enquêteur .....

#### I - INFORMATIONS GENERALES ADMINISTRATIVES

Gouvernorat :

.....Préfecture : .....

Commune ou Sous-

Préfecture.....

Population totale (Village/Débarcadère):

.....

Personne enquêtée (Nom et Fonction)

.....

.....

#### Autorités présentes :

Chef de port : Oui  Nom

.....

CDD : Oui  Non  DCP/DPP : Oui  Non  CNSP : Oui  Non  ONSPA : Oui  Non

CCPAM: Oui  Non  CNSHB : Oui  Non  ANAM : Oui  Non  Marine : Oui  Non

Sécurité : Police Oui  Non  Gendarmerie : Oui  Non  Douane : Oui  Non

#### Autres

(Préciser) : .....

.....

#### Fonction du débarcadère (Une réponse)

Pêche  Pêche puis Transport  Transport puis Pêche

#### Si transport : types de produits transportés (cocher le ou les types)

Poisson  Sel  Bois  Produits agricoles  Passagers

Autres  .....

#### II - CADRE GEOGRAPHIQUE ET PHYSIQUE

Situation : Littoral  Bras de mer  Embouchure de fleuve  Île  Distance au littoral (km).....

Nature du rivage : Sable  Sablo vaseux  Vase  Sable et Rocher  Roche  Vase et Roche

**Contraintes/Facilités physiques à****l'activité :** .....**Accessibilité routière par camions de transport :** Permanente  Saisonnière  Impossible **Facilité de débarquements en fonction de la marée :**Continue sans difficulté, quel que soit la marée Continue mais plus/ ou moins aisée  Discontinue **Espace disponible approximatif pour le débarquement (à marée hautelors du recensement) :**

Longueur de plage parallèle au littoral (mètre) ..... Largeur (mètre)

**Autres contraintes :** Vagues déferlantes  Rochers  Autres  Préciser :**Existence ou non de projets en cours de réalisation ?** Oui  / Non  si oui

Nature.....

**Projets déjà réalisés :** Oui  / Non  si oui

Nature.....

**Projets en perspective :** Oui  / Non  si oui

Nature.....

**III - INFRASTRUCTURES ET ORGANISATIONS SOCIALES****Approvisionnement en eau douce :** Puits  Forage  Robinet  Source Transport **Existence de latrines sur le débarcadère :** Oui  Non **Disponibilité en énergie collective :** EDG  Projet  Autre  précisé :**Centre de santé :** Sur place  A proximité (Inférieur à 10 km)  Éloigné (supérieur à 10 km) **Centre d'éducation primaire :** Sur place  A proximité (moins de 10 km)  Éloigné (plus de 10 km) **Centre d'éducation secondaire :** Sur place  A proximité (moins de 10 km)  Éloigné (plus de 10 km) **Accès à la glace :**Par des commerçants/intermédiaires qui viennent avec des véhicules  pirogues Par une fabrique de glace sur place  Si oui capacité de production:.....tonne/jour**Carburant :** Possibilité d'achat sur place : Oui  Non  Si non : Lieu d'approvisionnement :**Réparation mécanique :** Sur place  A proximité (moins de 10 km)  Éloigné (plus de 10 km) 

Si oui « sur place », combien de maîtres mécaniciens de moteur hors-bord sur place \_\_\_\_\_

**Accès à la réparation navale :** Sur place :  A proximité (moins de 10 km) :  Éloigné (plus de 10 km) :

Si oui « sur place », nombre de maîtres charpentiers de marine sur place : .....

**Accès aux matériels de pêche (filets, cordage, plomb) :**

Sur place :  A proximité (Inférieur à 10 km) :  Éloigné (supérieur à 10 km) :

**Organisations socio professionnelles : Syndicat  Coopératives  Groupements ou associations**

**Liste des Organisations socio professionnelles :**

N°	Nom de l'OSP	Professions concernées
01		
02		
03		
04		
05		

**IV - COMMERCIALISATION ET TRANSFORMATION**

**A - COMMERCIALISATION DU POISSON FRAIS**

**Existe-t-il un marché vivrier quotidien pour l'écoulement du poisson frais (réponse unique, cocher le plus important):**

Sur place :  A proximité (Inférieur à 10 km) :  Éloigné (supérieur à 10 km) :

**Existe-t-il un marché vivrier hebdomadaire pour l'écoulement du poisson frais (réponse unique cocher le plus important):**

Sur place :  A proximité (Inférieur à 10 km) :  Éloigné (supérieur à 10 km) :

**Noms des principaux marchés pour le poisson frais :**

.....

**Noms des Sociétés qui s'approvisionnent en poisson frais sur le site :**

.....

**B - TRANSFORMATION ET COMMERCIALISATION DU POISSON TRANSFORME :**

Fait-on du poisson fumé sur le débarcadère ? Oui  Non

Si oui, types de fumoirs : Fûts et grilles  Banda en bois ou métallique  Fours améliorés

**Destinations des produits fumés :**

.....  
.....  
.....

**Moyens de transport**

Moyen de Transport	A pied	Pirogues	Taxis	Moto taxi	Mini bus	Camions
Fréquence par semaine						

**Existe-t-il d'autres types de transformation ?**

Séchés  Destination :

.....

Salés séchés  Destination : ...

.....

**Moyens de transport**

Moyen de Transport	A pieds	Pirogues	Taxis	Mini bus	Camions
Fréquence par semaine					

Selon vous le poisson du débarcadère est commercialisé essentiellement sous la forme de (réponse unique) :

Frais  Fumé  Salé-séché  Autres (Préciser) :

.....

**V -SI NOUVEAU DEBARCADERE : HISTOIRE, SIGNIFICATION ET ORIGINE LINGUISTIQUE DU NOM DU****DEBARCADERE :**.....

.....

.....

**VI -MOUVEMENTS MIGRATOIRES DES PECHEURS****A. ARRIVEE SUR LE DEBARCADERE**

Provenance (nom pays si à l'étranger)	Période d'arrivée	Durée de présence

Causes arrivée:.....

.....

.....

.....

.....

**B. DÉPART SUR LE DÉBARCADÈRE**

Destination (nom pays si à l'étranger)	Période de départ	Durée d'absence

Causes départ :.....

.....

.....

.....

**VII – ESTIMATION DU NOMBRE D'OPERATEURS EVOLUANT SUR LE DEBARCADERE PAR CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE**

1. Nombre de fumeurs/fumeuses de poisson : .....

2. Nombre de mareyeuses/mareyeurs de poisson frais : .....
3. Nombre de sécheurs/sécheuses de poisson frais : .....
4. Nombre de charpentiers de marine : .....
5. Nombre mécaniciens de moteur hors-bord : .....

**VIII- LISTE DES SOCIETES DE COLLECTE DE POISSON**

Nom de la société	Année	Espèces cibles

**IX - LISTE DES PROPRIETAIRES DE PIROGUES DE PECHE OU ARMATEURS**

Débarcadère : ..... N° de fiche ...../.....

Date de l'enquête ..... Enquêteur : .....

N°	Prénoms et Nom	Genre (H/F)	Nom pirogue	Type des pirogues <sup>1</sup>	Année de construction	Nombre de pêcheur	Moteur (Puissance)	Glace (O/N)	Engin principal	Engin secondaire	Type engin de pêche	
											Code	Libellé
											01	Founfounyi /FMD
											02	Légotine/Yangban /FMC
											03	Kutayèlè /FMC
											04	Sèrèkiyèlè /FMC
											05	Gboya /FME
											06	Sékiyèlè /FME
											07	Bongayèlè /FME
											08	Fanty /FME
											09	Bamba yèlè /FMFixe
											10	Saayèlè /FMFixe
											11	Reggae /FT
											12	Konyi /Ligne à main
											13	Dalban /Palangre
											14	Tété yèlè /Filet conique
											15	Kassinété /Épervier
											16	Popoyèlè /Senne de plage
											17	Samako/FMC
											18	Autre.....

<sup>1</sup>GB= Gbankenyi

AY= Ayimba

KO= Kourou

SA = Salan

YO = Yoli

FI= Flimbotine

Autre

(préciser).....

**IX - LISTE DES PROPRIETAIRES DE PIROGUES DE PECHE OU ARMATEURS (SUITE)**

Débarcadère : .....N° de fiche ...../.....

N°	Prénoms et Nom	Genre (H/F)	Nom pirogue	Type des pirogues <sup>2</sup>	Année de construction	Nombre de pêcheur	Moteur (Puissance)	Glace (O/N)	Engin principal	Engin secondaire	Type engin de pêche	
											Code	Libellé
											01	<i>Founfounyi /FMD</i>
											02	<i>Légotine/Yangban /FMC</i>
											03	<i>Kutayèlè /FMC</i>
											04	<i>Sèrèkiyèlè /FMC</i>
											05	<i>Gboya /FME</i>
											06	<i>Sékiyèlè /FME</i>
											07	<i>Bongayèlè /FME</i>
											08	<i>Fanty /FME</i>
											09	<i>Bamba yèlè /FMFixe</i>
											10	<i>Saayèlè /FMFixe</i>
											11	<i>Reggae /FT</i>
											12	<i>Konyi /Ligne à main</i>
											13	<i>Dalban /Palangre</i>
											14	<i>Tété yèlè /Filet conique</i>
											15	<i>Kassinété /Épervier</i>
											16	<i>Popoyèlè /Senne de plage</i>
											17	<i>Samako/FMC</i>
											18	<i>Autre.....</i>

<sup>2</sup>GB= Gbankenyi

AY= Ayimba

KO = Kourou

SA = Salan

YO = Yoli

FI= Flimbotine

Autre

(préciser).....

République de Guinée  
Ministère des Pêches, de l'Aquaculture et de l'Economie  
Maritime

Projet PRAO Guinée

## Questionnaire Unité De Pêche

N° Fiche : .....

Nom et Prénom de l'enquêteur : ..... Date d'enquête : .....

### 1. Informations administratives relatives au débarcadère d'enquête

Gouvernorat..... Préfecture : .....

Commune ou Sous-préfecture : ..... Quartier/Village : .....

Débarcadère : .....

### 2. Informations sur le propriétaire de l'unité de pêche

Nom et prénom de l'enquêté : ..... Fonction : .....

Nom et Prénom du propriétaire  ou du représentant du propriétaire

Le nom en majuscule : .....

Genre du propriétaire : Homme  Femme

Nationalité du propriétaire	Guinéenne <input type="checkbox"/>	Sénégalaise <input type="checkbox"/>	5. Autre : .....
	Ghanéenne <input type="checkbox"/>	Sierra léonaise <input type="checkbox"/>	

Si nationalité guinéenne, ethnie du propriétaire :

Baga  Guerzé  Kissi  Landouma  Malinké  Mikiforè  Nalou  Peulh  Soussou

Toma  Autres à préciser .....

Si étranger : préciser l'ethnie du propriétaire..... le lieu de résidence .....

Nombre de pirogues en Guinée : .....

Localisation des pirogues dans les ports : ..... (n= ....) ; ..... (n= ....) ;

Statut du propriétaire : Propriétaire non marin pêcheur  Propriétaire marin- pêcheur

Combien de femmes (y compris les aides) l'armateur a-t-il dans la filière pêche ? (à remplir une seule fois)

Mareyeuses	Fumeuses	Sécheuses	Mareyeuses-fumeuses

Combien de femmes, l'équipage de cette unité de pêche a dans la filière pêche (y compris les aides) ?

Mareyeuses	Fumeuses	Sécheuses	Mareyeuses-fumeuses

### 3. Informations sur l'unité de pêche

Nom de la pirogue : ..... N° d'enregistrement de la pirogue<sup>3</sup> : ... \_ ...

Nom et prénom du répondant : ..... Fonction : .....

#### Type de pirogues

Flimbote  Gbankenyi  Ayimba  Kourou  Salan  Yoli  Autres  préciser \_\_\_\_\_

Longueur de la pirogue (m) : ..... ; Largeur (m) : ..... ; Creux (m) : .....

Moteur : Oui  Non

Si oui, puissance (cv) : ..... Marque : ..... Type de carburant : Essence  Diesel

Si non, mode de propulsion : pagaie  voile  perche  Autre : .....

Glacière : Oui  Non  Pirogue active ce mois-ci ? : Oui  Non

Si non, cause de l'immobilisation : Réparation pirogue  Réparation engin de pêche

Réparation moteur  Problème équipage  Problème administratif  Autre : .....

Effectif habituel d'équipage pour sortir avec cette pirogue : .....

Principe de rémunération de l'équipage : ..... en nature  ..... en espèce

Indiquer en fraction ou en pourcentage : La part de l'armateur ..... La part de l'équipage .....

Nombre de sortie par semaine : ..... Si marée nombre de sortie par mois : .....

Noms locaux/types d'engins utilisés par l'unité de pêche (maximum 3) :

A	Founfounyi /Filet maillant dérivant	<input type="checkbox"/>	G	Bonga yèlè /Filet maillant encerclant	<input type="checkbox"/>	M	Dalban /Palangre	<input type="checkbox"/>
B	Légotine ou Yanbgan /Filet maillant calé	<input type="checkbox"/>	H	Fanty /Filet maillant encerclant	<input type="checkbox"/>	N	Tété yèlè /Filet conique	<input type="checkbox"/>
C	Kuta yèlè /Filet maillant calé	<input type="checkbox"/>	I	Bambanyi yèlè /Filet maillant fixe	<input type="checkbox"/>	O	Kassinété /Épervier	<input type="checkbox"/>
D	Sèrèki yèlè /Filet maillant calé	<input type="checkbox"/>	J	Saa yèlè /Filet maillant fixe	<input type="checkbox"/>	P	Popo yèlè /Senne de plage	<input type="checkbox"/>
E	Gboya /Filet maillant encerclant	<input type="checkbox"/>	K	Reggae /Filet tournant	<input type="checkbox"/>	Q	Samako/Filet maillant calé	<input type="checkbox"/>
F	Séki yèlè /Filet maillant encerclant	<input type="checkbox"/>	L	Konyi /Ligne à main	<input type="checkbox"/>	R	Autre.....	<input type="checkbox"/>

<sup>3</sup> N° d'enregistrement dans la liste des pirogues du propriétaire (si plusieurs pirogues)

<b>Nom de l'engin le PLUS important :</b> .....			
<b>Unité</b> (indiquez si mètres, jeu, doigts, etc.)	<b>Si Filet :</b> Longueur (m) :.....Largeur/chute (m) :..... Maille (doigt/mm) :.....	<b>Si Ligne ou palangre</b> Nbre hameçons :..... N° hameçons :..... Longueur (si palangre) : .....	
<b>Période d'utilisation de l'engin</b>	<b>A :</b> Saison des pluies <input type="checkbox"/>	Marée de vives eaux (Mayenyi) <input type="checkbox"/>	Marée de mortes eaux (Binbinyi) <input type="checkbox"/>
	<b>B :</b> Saison sèche <input type="checkbox"/>	Marée de vives eaux (Mayenyi) <input type="checkbox"/>	Marée de mortes eaux (Binbinyi) <input type="checkbox"/>

Pour l'engin le **PLUS** important choisi, **indiquez l'espèce dominante (D) (MAX. trois espèces)**

**Indiquez aussi les espèces accessoires (A)**

	D	A		D	A		D	A
Ethmalose (Bonga)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Barracuda (Kouta)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Raies (Koulé yèkhè)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sardinelle (Bonga séri)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sparidés (Sinapa)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Requins (Sèrèki)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mulets (Sèki)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mérous (Rékott)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Crevettes (Sanfoui)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mâchoirons (Konkoé)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Carpes rouges (Woli)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Crabes (Guémba)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Capitaines (Soori, gbalakassa, sanis)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Soles (Fagba)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ceinture (Pani yékhé)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Otholites (Bobo, Sosoé, Fouta)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Grondeurs (Kessi-kessi)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Drépane (Débelenyi)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Scombridés (Makréni)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Carangues (Kawrè)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Divers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Khokhoungny	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Autre :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Autre :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>Nom de l'engin SECONDAIRE :</b> .....			
<b>Unité</b> (indiquez si mètres, jeu, doigts, etc.)	<b>Si Filet :</b> Longueur (m) :.....Largeur/chute (m) :..... Maille (doigt/mm) :.....	<b>Si Ligne ou palangre</b> Nbre hameçons :..... N° hameçons :..... Longueur (si palangre) : .....	

<b>Période d'utilisation de l'engin</b>	<b>A :</b> Saison des pluies <input type="checkbox"/>	Marée de vives eaux (Mayenyi) <input type="checkbox"/>	Marée de mortes eaux (Binbinyi) <input type="checkbox"/>
	<b>B :</b> Saison sèche <input type="checkbox"/>	Marée de vives eaux (Mayenyi) <input type="checkbox"/>	Marée de mortes eaux (Binbinyi) <input type="checkbox"/>

Pour l'engin **SECONDAIRE**, **indiquez l'espèce dominante (D) (MAX. trois espèces)**

**Indiquez aussi les espèces accessoires (A)**

	D	A		D	A		D	A
Ethmalose (Bonga)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Barracuda (Kouta)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Raies (Koulé yèkhè)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sardinelle (Bonga séri)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sparidés (Sinapa)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Requins (Sèrèki)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mulets (Sèki)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mérous (Rékott)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Crevettes (Sanfoui)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mâchoirons (Konkoé)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Carpes rouges (Woli)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Crabes (Guémba)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Capitaines (Soori, gbalakassa, sanis)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Soles (Fagba)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ceinture (Pani yékhé)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Otholites (Bobo, Sosoé, Fouta)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Grondeurs (Kessi-kessi)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Drépane (Débelenyi)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Scombridés (Makréni)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Carangues (Kawrè)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Divers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Khokhoungny	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Autre :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Autre :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>