

8.2 - Les émigrés et le transport

Pour la très grande majorité des Capverdiens, la possession d'un véhicule automobile est un rêve inaccessible : une épargne très limitée, des prix locaux élevés, un marché très étroit. Par contre, bien avant l'indépendance, un émigré qui avait "réussi" rentrait avec une automobile et, le plus souvent, en faisait un véhicule de louage (taxi, "aluguer") : son salaire d'Europe lui permettait d'acheter là-bas une voiture convenable, avec une prédilection pour les Mercedes.

Depuis l'indépendance, cette pratique s'est généralisée avec la hausse du pouvoir d'achat des travailleurs en Europe. La plupart des véhicules rappatriés sont désormais neufs. D'après les informations disponibles auprès de la Direction Générale des Douanes (37), recoupées par des entretiens avec les autorités de l'immigration et du transport, on peut avancer qu'environ 70 % des véhicules légers et 30 % des véhicules moyens et lourds sont introduits par des émigrés, rentrants ou non. Pour l'année 1987, les chiffres seraient d'environ 350 VL et 100 véhicules moyens et lourds, pour une valeur CAF déclarée totale d'environ 220 M escudos ; ce niveau d'importation est confirmé par les statistiques de 1988 et du premier trimestre 1989 (38). La valeur unitaire moyenne des véhicules ainsi introduits (achetés hors taxes dans le pays d'origine) est inférieure à celle des véhicules autrement importés, du fait de la présence de véhicules d'occasion. Il faudrait ajouter à ces montants les pièces détachées : 15 à 20 M escudos (39).

Sur ces importations, les émigrés règlent les droits de douane et taxes, estimés à 70 M escudos pour 1987. Cette somme est réglée en monnaie locale, certes, mais vient s'imputer en débit sur les transferts monétaires des expatriés.

La capacité de transport public (services, louage) semble désormais suffisante dans la plupart des "conseils". Les quelques centaines de taxis urbains de Praia et de Mindelo répondent à la demande et leur nombre ne pourra raisonnablement pas croître plus vite que la population : soit 20 taxis de plus chaque année. C'est dire si les nouveaux véhicules importés le seront pour l'essentiel pour usage personnel (ménages, entreprises familiales) et non pour procurer un revenu monétaire ; les expatriés le savent déjà, et se préparent à les revendre dès leur arrivée, officiellement ou non. Les importateurs ont parfois recours, avec les dérogations nécessaires, à ce circuit parallèle (40).

(37) Ministère des Finances, Consultation des bordereaux mensuels.

(38) Globalement, pour 1987, les importations de véhicules furent de 334 M escudos : 144 M pour les automobiles, 32 M pour les autobus, 157 M pour les camionnettes et camions. A l'intérieur de ces chiffres, la valeur déclarée des véhicules d'occasion était de 18 M pour les automobiles et 20 M pour les camionnettes et camions.

(39) Les pièces détachées sont plus fortement taxées à l'entrée que les véhicules.

(40) Une question est : quel individu achète au Cap Vert un véhicule à un importateur officiel ? Une enquête spécifique nous semble nécessaire pour pouvoir déterminer à moyen terme une politique nationale d'approvisionnement en véhicules.

9 - LE SECTEUR DE LA PECHE

9.1 - Pêche artisanale et pêche industrielle

Au recensement de 1984, on comptait 3.300 pêcheurs artisanaux dont 2.400 dans les îles du "Barlavento" (de Sao Antao à S.Nicolau). En y ajoutant les quelques 200 marins des thoniers industriels, la pêche offre un emploi sur 20 environ. La contribution de la pêche au PIB est d'environ 4 %. Ces chiffres sont relativement modestes pour un pays insulaire, mais s'expliquent par la taille limitée du plateau continental et par la prépondérance d'une pêche artisanale de faible productivité.

L'investissement dans la pêche artisanale est principalement constitué de la construction de coques de 6 à 10 mètres, et de l'achat de moteurs hors-bord (41). S'y ajoutent les filets, lignes et équipements divers. Un bateau neuf avec moteur vaut actuellement entre 1 million et 1,6 millions d'escudos. Des crédits-relais sont offerts pour cet achat par la BCV (financement BAD notamment) : pour la coque sur 9 ans, pour le moteur sur 2 ans, au taux de 7 % ; ils ont été consommés pour 22 M escudos en 1983, 9 M en 1984 ; 20 prêts ont été consentis en 1988. Dans le cadre du projet BAD, 55 coques seront construites entre 1989 et 1991 (42).

Le revenu monétaire annuel d'une "part" de pêche (une part par pêcheur plus une pour le bateau, voire une supplémentaire pour le moteur) est de 25 à 45.000 escudos nets (43). L'auto consommation représente de 10 à 15 % des captures.

La pêche industrielle est le fait de thoniers (de 18 à 25 mètres) dont le prix (15 millions d'escudos) dépasse nettement les moyens de l'émigré moyen. L'investissement est de type industriel, et traité comme tel par les organismes publics (UPI, BCV). Le parc actuel est d'environ 35 thoniers, dont 8 possédés par la société publique PESCAVE. La construction de 15 bateaux d'environ 20 mètres est programmée ; chaque bateau sera substitué à un ancien ; le propriétaire devra également être le patron-pêcheur ; pour l'investissement unitaire (15 M escudos), des conditions bancaires favorables seront offertes. Un projet de réhabilitation et d'extension est engagé à Boa Vista ; l'Etat assurera la phase initiale puis se retirera ; 4 thoniers seront acquis.

(41) En 1984, on comptait 788 bateaux à rames (71 dans le Barlavento) et 385 à moteur (236 dans le Barlavento).

(42) Pour chaque bateau neuf mis en service, il est prévu d'en retirer deux anciens : productivité exige.

(43) Voir "étude préliminaire sur les revenus des unités économiques de pêche en RCV", B. Horemans ; FAO, Juin 1986.

9.2 - Les investissements des émigrés

On estime que les émigrés ont financés l'acquisition de 6 à 7 des quelques 25 thoniers privés du pays (soit, historiquement, un total de 70 à 80 M escudos 1988 sur 10 ans). Aucun d'entre eux ne semble être patron-pêcheur. Il s'agirait donc d'investissements de rapport, destinés à produire à l'investisseur un RBE (résultat brut d'exploitation).

Le rentrant qui investit dans la pêche complète son apport personnel (transfert) par un emprunt bancaire, s'il le peut.

La position officielle du Gouvernement est la préférence pour le système du "patron-pêcheur"; la forme "capitalistique", celle que pratiquent actuellement les émigrés, n'est pas encouragée : c'est à dire que, sauf exception, les prêts publics et les crédits ouverts par les opérations financées par les bailleurs de fonds (FIDA, FAD, ...) ne leur seront pas alloués sans l'engagement d'exploiter (44).

L'achat du poisson frais se fait aujourd'hui pour l'essentiel par une société publique, Interbase, qui possède des installations frigorifiques ad-hoc (45). C'est un autre moyen pour l'Etat de manifester sa préférence pour les propriétaires-exploitants en achetant prioritairement leurs prises.

Dans le sous-secteur de la pêche artisanale, les investissements des expatriés sont strictement d'ordre familial. En effet, c'est une activité dont les espoirs de gains sont limités, et, pour le non-pêcheur, réduits à la part du moteur ou de la coque. Or, si on a été pêcheur avant le départ, on ne le redevient pas au retour ; et si l'on ne l'a pas été, on ne le devient pas.

L'achat d'un bateau complet se monte en moyenne à 1,2 M escudos, celui du moteur seul à environ 250.000/350.000 escudos. Si on chiffre à une dizaine par an le nombre de moteurs rapportés par un rentrant ou un émigré en visite, et à 8 à 10 coques équipées l'investissement réalisé avec les transferts (46), c'est le montant annuel de 13 millions d'escudos qui est en jeu. S'y ajoutent des équipements divers (lignes, agrès,...). Au total, l'apport des émigrés au secteur de la pêche artisanale doit rester en tous cas contenu en deçà d'une vingtaine de millions d'escudos par an.

(44) En 1988, sur 272 opérations de prêt à des entrepreneurs par la BCV, 22 ont concerné la pêche, pour un montant total de 97 M escudos ; la moitié environ de ces 22 emprunteurs étaient des rentrants.

(45) En 1987, Interbase a acheté 2.324 t de thon frais : 800 à PESCAVE, 1.254 t à 26 thoniers privés (maximum : 132 t, minimum : 20 t) et 219 t à diverses unités de S.Vicente.

(46) y compris les achats réalisés avec un prêt BCV qui sera remboursé par l'argent des transferts : capitalisation immédiate de transferts à venir. Seules les annuités correspondantes sont à inscrire au titre de transferts. En année moyenne, c'est le cumul des annuités de tous les prêts actifs qui est considéré.