

Les activités maritimes de Port-Etienne

Pour l'ensemble des Maures, traditionnellement pasteurs nomades, jardiniers d'oasis, caravaniers et négociants, éprouvant à l'égard de la mer une répulsion farouche, Port-Etienne n'a été longtemps qu'un minuscule point d'eau perdu sous de continuelles brumes de sable, isolé à la frontière entre deux immensités : le désert de grès, de sable et de sel et l'océan. Ahmed Lamine ech-Chenguiti, l'un des rares auteurs maures qui ait écrit sur son pays, ne le cite même pas dans sa célèbre géographie qui date de 1911 (1).

Seules quelques centaines de pauvres gens, les Imraguen (les ramasseurs de coquillages), métissés de Berbères et d'anciens esclaves noirs, pratiquent une pêche séculaire au filet le long de cette côte basse et inhospitalière qui s'étend de la Baie du Lévrier (fig. 1) vers Nouakchott (2).

Port-Etienne est en effet séparé du cœur de la Mauritanie par des distances considérables et des obstacles naturels (dunes vives de l'Akchar et de l'Azefal) difficiles à franchir (3). Toute la zone sahélienne, au Sud de l'isohyète 100 mm où sont concentrés 90 % des habitants vivant essentiellement de l'élevage, est tournée vers le Sud : le Sénégal et son grand port, Dakar (4).

1. - La fortune récente de Port-Etienne.

Comment expliquer alors la fortune récente d'une ville établie sur un littoral désertique qui prend place désormais parmi les ports les plus importants de l'Afrique tropicale ? La réponse tient en trois mots : le site, le poisson, le fer (5).

(1) Ahmed LAMINE ech CHENGUITI. El Wasit : littérature, histoire, géographie, mœurs et coutumes des habitants de la Mauritanie. Extraits traduits de l'arabe par Mourad Teffahi. Saint-Louis-du-Sénégal (1953). Centrifan, 150 p.

(2) REVOL (Lieut.). Etude sur les fractions d'Imraguen de la côte de Mauritanie. *Bulletin du Comité d'Etudes historiques et scientifiques de l'A.O.F.*, t. 20 (1937), pp. 179-224.

(3) TOUPER (Charles). Le problème des transports en Mauritanie. *Bull. IFAN, série B*, t. 25 (1963), pp. 80-106.

(4) TOUPER (Charles). Les grands traits de la République Islamique de Mauritanie. *L'Information Géographique*, t. 26 (1962), pp. 47-56.

(5) Le développement de Port-Etienne a suscité de nombreuses études parmi lesquelles nous signalerons : Théodore MONOD. Port-Etienne, *Revue Maritime* (1924), pp. 442-472. — Société Industrielle de la grande pêche. *Mémoire sur la création d'une station de pêche à Port-Etienne*. Paris (1931), 69 p. — R. J. HARRISON-CHURCH. Port-Etienne, a mauritanian pioneer-town. *Geographical Journal*, V, 128 (1962), pp. 498-504. — R. J. PETEREC. Port-Etienne, le nouveau port international de la Mauritanie. *Les Cahiers d'Outre-Mer*, t. 16 (1963), pp. 303-312.

En outre, trois périodiques fournissent des informations fréquentes et précises d'ordre technique : MIFERMA-Informations, 2 numéros par an. Paris, 87, rue La Boétie, 8°. — Industries et Travaux d'Outre-Mer. Mensuel. Paris, 190, boulevard Haussmann, 8°. — La Pêche maritime. Mensuel. *Ibidem*.

O. R. S. T. O. M.

Collection de Référence

23 OCT. 1969

3483

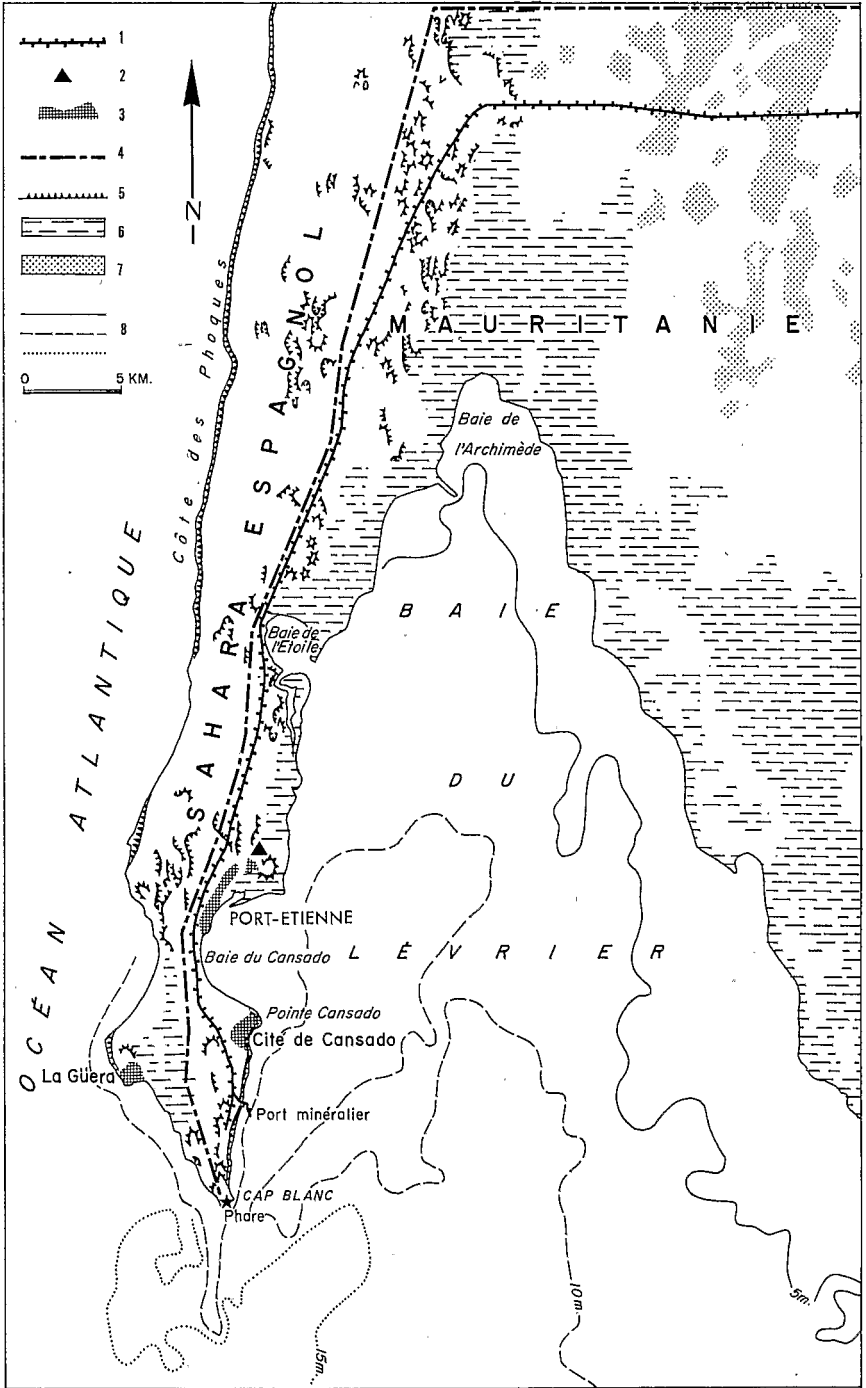


Fig. 1. — Port-Etienne et sa région.

1. Chemin de fer. — 2. Aérodrome. — 3. Cités. — 4. Frontière. — 5. Escarpements. — 6. Marais. — 7. Dunes. — 8. Isobathes.

La presqu'île du Cap Blanc s'étire du Nord au Sud, sur une cinquantaine de kilomètres délimitant ainsi une baie largement évasée dont l'origine est probablement due à une faille (6). La Baie du Lévrier cumule deux avantages décisifs : contrairement à celle du Rio de Oro, au Sahara espagnol, elle est profonde — avec des fonds de 10 m au droit de Port-Etienne et de 15 m au droit du Cap Blanc — étant ainsi la seule rade de toute la côte saharienne accessible à de gros navires ; elle est abritée des fortes houles atlantiques qui sapent les falaises de la Côte des Phoques et ses eaux calmes ne sont agitées qu'exceptionnellement par des bouffées de vent d'Est. En outre, le marnage est faible ; il varie entre 0,60 m aux mortes eaux et 1,80 m aux vives eaux.

La seconde chance de Port-Etienne est d'être située sur l'une des côtes les plus poissonneuses du monde. Le courant des Canaries qui longe le littoral est en effet caractérisé par une remontée des eaux froides de profondeur, riches en phosphates et nitrates qui alimentent un phytoplancton très abondant et donc d'énormes bancs de poissons, d'espèces très variées (7).

Cette richesse ichthyologique est connue dès le xv^e siècle grâce aux récits des navigateurs portugais ; la côte est dès lors fréquentée par les pêcheurs canariens. Mais ce n'est qu'au début du xx^e siècle, à la suite de la pénétration française en Mauritanie, que le savant A. Gruvel entreprend au cours de plusieurs missions une étude systématique de la faune marine et des possibilités de pêche (8). Il préconise la création, dans la Baie du Lévrier, d'une station qu'il propose d'appeler, en l'honneur du ministre français des colonies, Port-Etienne. De mai 1906 à septembre 1908, sont construits un poste militaire, une résidence, un dispensaire, une station météorologique, des citernes, des appontements et un phare, celui du Cap Blanc, dont la portée est de 18 milles.

Cette installation à terre répondait à plusieurs buts : assurer la sécurité et l'avitaillement des bateaux de pêche, développer une industrie du traitement du poisson : dans un premier stade, la préparation du poisson séché et fumé ; dans un second stade, l'installation de conserveries (9). De nombreux obstacles devaient retarder jusqu'à nos jours la réalisation de ce programme ambitieux : l'isolement, l'extrême rareté du peuplement autochtone, la pénurie en eau douce due à la fois à la pauvreté des précipitations (total annuel moyen pour la période 1931-1960 : 31,6 mm) et à l'existence

(6) BLANCHOT (A.). Les formations récentes de Mauritanie occidentale. *Bulletin de la Direction fédérale des Mines et de la Géologie*, Dakar, n° 20 (1957), pp. 9-93.

(7) GUILCHER (André). *Précis d'hydrologie marine et continentale*. Paris, Masson (1965), 398 p.

(8) GRUVEL (A.) et CHUDEAU (R.). A travers la Mauritanie occidentale : de Saint-Louis à Port-Etienne. Paris, Larose, tome I (1909), tome II (1911).

(9) GRUVEL (A.). L'industrie des pêches sur la côte occidentale d'Afrique, du Cap Blanc au Cap de Bonne-Espérance. Paris, Larose (1913), 193 p.

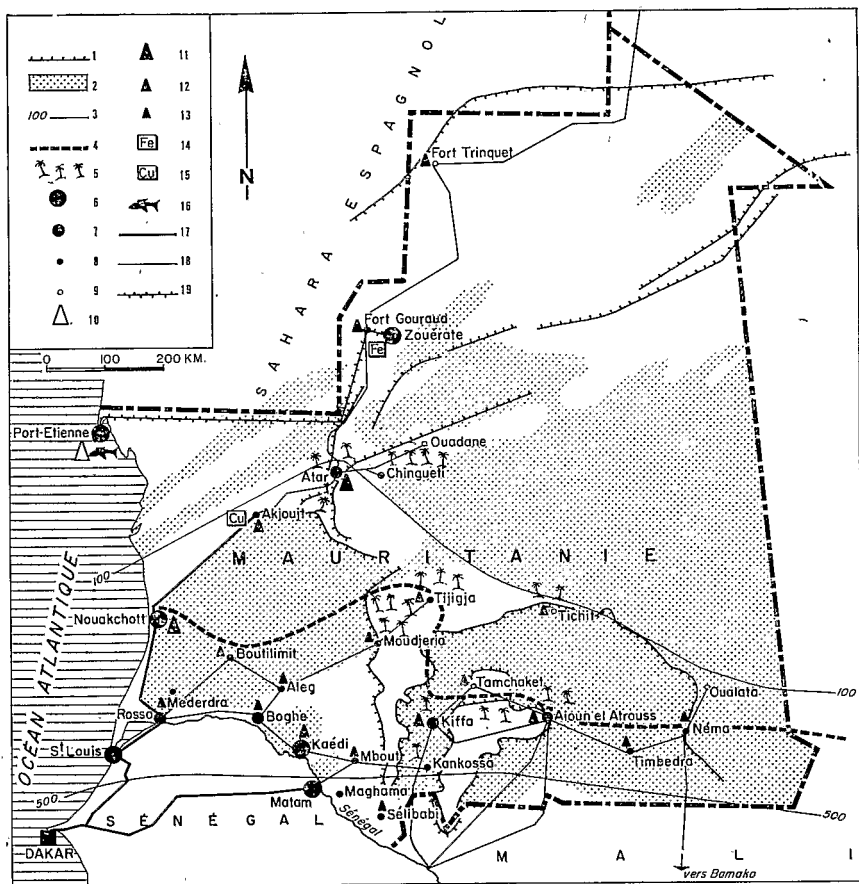


Fig. 2. — La vie économique en Mauritanie.

1. Escarpements. — 2. Ensembles dunaires. — 3. Isohyètes en mm. — 4. Limite Nord de l'élevage des bovins. — 5. Principales palmeraies. — 6. Villes de plus de 10 000 habitants. — 7. Villes entre 5 000 et 10 000 habitants. — 8. Villes entre 1 000 et 5 000 habitants. — 9. Villes de moins de 1 000 habitants. — Aérodrômes recevant : 10. des DC8. — 11. des DC6. — 12. des DC4. — 13. des DC3. — 14. Le fer (Kédia d'Idjil). — 15. Le gisement de cuivre. — 16. Pêcheries. — 17. Routes et pistes permanentes. — 18. Pistes. — 19. Chemin de fer minier.

d'un sous-sol composé de sédiments fortement salifères (le « biseau salé ») au-dessus desquels les dunes ne recèlent que quelques lentilles d'eau douce insuffisantes à assurer l'avitaillement d'une installation portuaire.

Seules quelques petites entreprises artisanales de poisson séché, alimentées par des pêcheurs canariens, survivaient grâce à la modicité des prix de revient et surtout à un climat très favorable au séchage du poisson : chaleurs modérées (températures moyennes du mois le plus froid : 19°, et du mois le plus chaud : 25°1),

permanence de vents secs (alizés), alternance diurne de l'humidité relative (83 % à 06 h et 57 % à 12 h).

Seule une impulsion extérieure pouvait tirer Port-Etienne de sa léthargie. Elle vint de la mise en exploitation du gisement de fer de la Kédia d'Idjil, près de Fort-Gouraud (fig. 2) dont les réserves sont estimées à 200 millions de tonnes d'hématite d'une teneur moyenne de 64 %.

D'avril 1960 à juin 1963 (inauguration des installations de la MIFERMA : Société des Mines de Fer de Mauritanie), la paisible bourgade fréquentée par des pêcheurs canariens est transformée en un immense chantier où se côtoient ingénieurs européens, administrateurs mauritaniens, ouvriers spécialisés sénégalais et manœuvres maures. Il s'agissait en effet d'installer à Port-Etienne même, toute l'infrastructure portuaire capable de recevoir les centaines de milliers de tonnes de ciment, de fer et de machines nécessaires à la construction du centre minier de Zouérate et de la voie ferrée à écartement normal, de 650 km de long. Mais aussi de construire à 10 km au Sud de la ville, le centre de stockage du minerai et un port minéralier en eau profonde, susceptible de recevoir et de charger dans les délais les plus rapides les plus gros minéraliers modernes (Pl. XIX A).

Grâce à la MIFERMA les principaux obstacles au développement de la cité ont disparu, en particulier, l'isolement, la pénurie d'eau douce, la faiblesse du peuplement. L'isolement a été rompu, non seulement par la construction de la voie ferrée qui dessert tout le Nord de la Mauritanie et par le creusement d'un port de commerce recevant régulièrement les navires qui « font » la Côte occidentale d'Afrique, mais surtout par l'édification d'un aéroport agrandi en 1965 dans le but de recevoir des quadricoptères (Tableau I).

Le manque d'eau douce, que l'on palliait jadis en faisant venir l'eau par bateau-citerne, a été résolu par un forage profond de 120 m à Bou Lanouar, à 90 km à l'Est de la ville, et le transport par wagons-citernes accrochés au train minier. Certes, ce procédé est très coûteux (le mètre cube d'eau revient de 700 F CFA à 1 100 F CFA selon les utilisateurs) ; il doit être remplacé par une adduction qui sera achevée en 1969 et qui permettra de réduire les prix considérablement.

L'ouverture des chantiers, l'amélioration de l'infrastructure ont attiré et fixé beaucoup de travailleurs et leurs familles. Aujourd'hui, l'agglomération de Port-Etienne groupe probablement 11 000 à 12 000 habitants, ce qui en fait la seconde ville de Mauritanie, après la capitale, Nouakchott. L'essentiel du peuplement est mauritanien : fonctionnaires, commerçants, employés à la MIFERMA ou au port de commerce, et surtout de nombreux « parasites » attirés de leur

ANNEES	Mouvement des appareils commerciaux	Nombre de passagers (1)	Fret (en tonnes)
1960 (2)	538	5 081	170
1961	773	17 075	571,4
1962	768	17 994	773,8
1963	1 607	22 679	541
1964	1 560	17 942	570
1965	1 443	22 460	650
1966	1 900	28 362	837,4
1967	1 550	36 429	802,1

TABLEAU I. — *Le trafic aérien de Port-Etienne.*

(1) Il s'agit du total des passagers à l'arrivée, au départ et en transit. En 1967, le nombre des passagers en transit était de 4768.

(2) Sur 11 mois seulement.

brousse misérable par les richesses de cette ville en expansion. La plupart des Sénégalais venus travailler à la construction de la ville sont repartis. Les Français sont plusieurs centaines : fonctionnaires de l'Assistance technique, industriels, commerçants et surtout ingénieurs et techniciens de la MIFERMA ; tous sont accompagnés de leur famille.

Mais il convient d'opposer les deux cités qui forment l'agglomération port-stéphanoise. La ville, largement étendue autour de la Baie du Repos, exprime dans son urbanisme les vicissitudes de son histoire : vieux bâtiments couronnés de créneaux, témoins de l'époque héroïque, maisons canariennes aux murs blanchis, hangars modernes, massés autour des nouvelles installations portuaires ; partout des sécheries de poisson ; pas un arbre ne vient égayer ce paysage de pierre noyé le plus souvent dans la brume de sable.

Au contraire, la cité minière, installée sur le plateau de Cansado, à l'abri du sable, offre une architecture fonctionnelle. Réservée aux employés de la MIFERMA, elle reflète dans sa structure la hiérarchie professionnelle : « trente villas-cadres, cent soixante-dix logements-maîtrises, quatre cent quatre-vingt-dix logements-subalternes » (10) ; en outre, elle offre tous les services d'une ville moderne : polyclinique, école, stade, club, cinéma, galerie marchande et même espaces verts.

Enfin, de l'autre côté de la frontière, le Sud du Sahara espagnol participe au développement de Port-Etienne. Au bord d'une crique qui échancre la falaise et où ne peuvent accoster que de petites

(10) MARBEAU (Victor). Les mines de fer de Mauritanie : MIFERMA. *Annales de Géographie*, t. 74 (1965), pp. 175-193.

embarcations — les lanches — qui pratiquent soit la pêche, soit le transbordement des marchandises depuis les navires obligés de mouiller au large, les Espagnols ont construit en 1920, une station : La Guëra. La bourgade est restée de petite taille, malgré la création récente de sécheries : un vieux fort, un feu fixe, une minuscule église, des maisons blanchies à la chaux et surtout quelques boutiques où les Port-Stéphanois aiment à flâner en achetant quelques produits à bon marché, car La Guëra est un port franc (Pl. XIX B).

Au total, l'impulsion de la MIFERMA a été déterminante en donnant à Port-Etienne les moyens d'assurer sa triple vocation de port de pêche, de port de commerce et de port d'exportation.

2. - *Le port de pêche.*

L'avantage décisif de Port-Etienne tient à la proximité des lieux de pêche — qui, épousant les limites du plateau continental, s'étendent, à la latitude du 20^e parallèle, jusqu'à 90 milles au large — ainsi qu'à la possibilité de pêcher toute l'année, tant est grande la variété des espèces sédentaires ou migratrices. On peut distinguer cinq types de pêche, en allant de la pleine mer jusqu'à la côte :

- la pêche hauturière au chalut (mérours, daurades, pagres, soles, courbines, diagrammes),
- la pêche au thon (albacore),
- la pêche langoustière aux casiers (langouste verte et langouste rose),
- la pêche saisonnière (janvier-juillet) au filet tournant ou au filet droit (courbines, bacalao, mulets),
- la pêche « à pied » et au filet pratiquée par les Imraguen (mulets).

L'importance de la pêche au chalut n'a fait que croître depuis dix ans. Aux chalutiers espagnols, portugais, grecs, bretons, basques, se sont ajoutées de véritables flottilles de chalutiers modernes japonais, russes, voire polonais, israéliens, pourvoyant d'une façon continue d'énormes navires-usines. Les milieux professionnels estiment à 200 000 tonnes par an les quantités ainsi pêchées. Quant aux tonnages de thon et de langoustes pêchés, ils ne sont pas connus. Si l'on excepte certains pêcheurs qui, profitant des prix, expédient quelques tonnes de langoustes ou de poisson noble par avion en Europe, pas plus les langoustiers que les thonniers ou que les chalutiers ne relâchent à Port-Etienne. Seuls les pêcheurs canariens fournissent aux deux sécheries port-stéphanoises, la S.I.G. P. fondée en 1919 (Pl. XX A) et l'E.G.A., quelques milliers de tonnes de courbines, de mulets et de bacalao chaque année. Le poisson est salé, étêté, fendu en deux, lavé puis séché, soit posé à plat sur les claies ou à même le sol, soit suspendu à des échafaudages (Pl. XX B et XXI A). La simplicité des opérations autorise un bas prix de re-

vient et les conditions climatiques donnent un produit de bonne qualité. Malgré la concurrence des Canaries et de l'Angola, la Mauritanie exporte en moyenne 4 000 tonnes de poisson séché vers les pays de l'Afrique équatoriale : Gabon, Congo-Kinshasa, Congo-Brazzaville (Tableau II).

Quant aux Imraguen, leurs apports se réduisent à quelques tonnes de poisson séché et de poutargue (œufs de mullet), l'équivalent mauritanien du caviar.

L'on voit donc que le développement de Port-Etienne exige non seulement la création d'une flotte de pêche locale mais aussi l'infrastructure portuaire et industrielle indispensable.

Une société mixte, la Société Mauritanienne de Pêches (SOMAP), vient de constituer, de 1966 à 1968, une flotte comprenant deux chalutiers de 52,50 m et six chalutiers de 32 m pour la pêche à l'arrière et six chalutiers-semeurs. Elle s'efforce de former, sous la direction de capitaines-pêcheurs bretons, des équipages nationaux et obtient des résultats encourageants malgré l'ignorance et la répulsion que les Maures ont des choses de la mer.

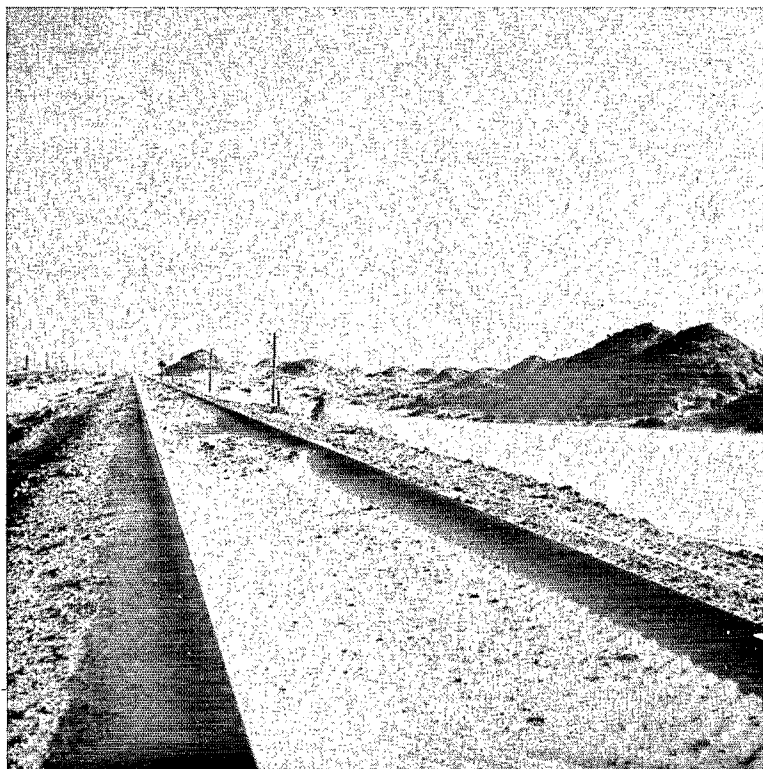
Années	Marchandises débarquées		Marchandises embarquées		Total annuel général
	Total	Part de la MIFERMA	Total	Part du poisson séché	
1961	148 430		5 020		153 450
1962	168 076	153 746	5 988		174 064
1963	69 204	56 508	9 793	3 381	78 997
1964	31 380	19 388	6 946	3 456	38 226
1965	38 927	30 010	8 639	4 438	47 566
1966	36 876	18 884	6 321	4 652	43 197
1967	47 366	22 504	11 770	4 305	59 136

TABLEAU II. — *Le trafic des marchandises, en tonnes, à Port-Etienne.*

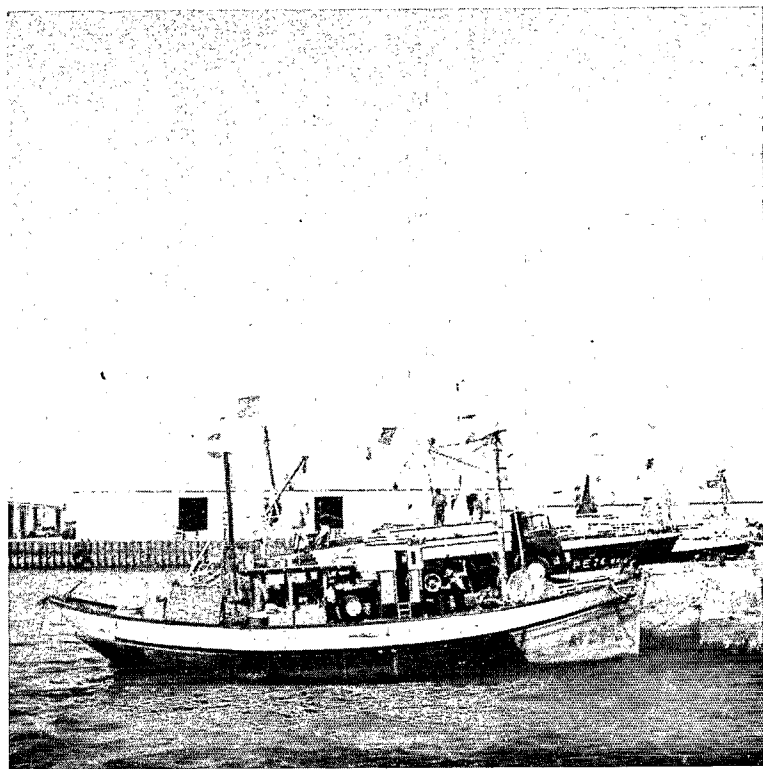
Grâce à un prêt du F.E.D. (1 270 millions CFA), Port-Etienne dispose, en 1968 enfin, d'un équipement portuaire fonctionnel : un quai de pêche de 285 m de long par des fonds de 6 m, un bâtiment frigorifique permettant la manipulation du poisson, la congélation de poissons entiers ou en filets, le stockage en chambres froides, la fabrication et la conservation de la glace en blocs et en paillettes, ainsi qu'une halle de marée de 108 m de long.

Sur le plan industriel, trois réalisations de grande ampleur doivent compléter cet équipement :

- un entrepôt frigorifique construit en 1966 avec des capitaux privés et ayant une capacité annuelle de 20 000 tonnes de congelé et de filets,



A. — Port-Etienne. La voie minière.



B. — Les petites embarcations — les lanchas canariennes
Au fond, le port de commerce de Port-Etienne.



A. — Port-Etienne. La tombe du fondateur de la S.I.G.P.
entourée de poissons séchés.



B. — Les deux modes de séchage du poisson :
horizontal, vertical.

- une usine, en cours de construction, de fabrication de farine de poisson susceptible de traiter 600 tonnes de poisson frais par jour (S.O.M.I.P.),
- un complexe de pêche que construit actuellement la société à capitaux exclusivement espagnols : I.M.A.P.E.C. et qui comportera : une usine de séchage traitant 20 000 tonnes de poisson frais par an, une usine de farine de poisson capable de traiter 100 tonnes/jour et une conserverie d'une capacité annuelle de 3 000 tonnes.

Au total, dès 1969-1970, l'ensemble des industries de transformation port-stéphanoises, sera capable de traiter 140 000 tonnes par an de poisson frais. C'est là un chiffre considérable qui implique la solution de deux problèmes, celui du renouvellement du stock de poissons, celui des débouchés.

En l'absence de toute étude biologique d'ensemble sur les conditions de vie, d'alimentation, de reproduction et de migration, de la biomasse, au large des côtes mauritaniennes, des indices permettent à des professionnels de la pêche d'affirmer qu'il y a actuellement surexploitation (*overfishing*) : sous-estimation des quantités réellement pêchées, destruction des biotopes par l'usage abusif des chaluts, diminution sensible des rendements au cours des campagnes de l'hiver 1968.

Le gouvernement mauritanien a donc été amené à prendre un certain nombre de mesures de conservation : le chalutage est absolument interdit dans toute la Baie du Lévrier ; il n'est accordé, dans les eaux territoriales (jusqu'à 6 milles) qu'aux nationaux et aux ressortissants des pays ayant passé avec la Mauritanie un accord de coopération en matière de pêche, c'est-à-dire, la France et l'Espagne (en particulier accord mauritano-espagnol de décembre 1964 reprenant certaines dispositions de la convention franco-espagnole du 27 juin 1900) ; la pêche, dans la zone contiguë (de 6 à 12 milles) est soumise à une demande d'autorisation.

Il apparaît, néanmoins, que le « pillage » dénoncé par le Président de la République Islamique de Mauritanie, continuera tant qu'une surveillance efficace ne sera pas exercée à l'intérieur de la ligne des 12 milles et surtout tant que des accords internationaux ne seront pas conclus pour la sauvegarde des fonds au-delà de cette limite.

Le problème des débouchés est très grave ; si le développement des ventes de poisson séché en Afrique noire semble aisé à obtenir, par contre le lancement des exportations de poisson congelé, de conserves, et de farine de poisson exige une étude précise des prix, des circuits commerciaux et une prospection sérieuse des marchés éventuels.

3. - *Le port de commerce.*

C'est pour faire face au trafic engendré par l'activité de la MIFERMA que le port de commerce acquiert des équipements définitifs en 1960-61. Un wharf de 80 m de long sur 25 m de large, au pied duquel est draguée une souille à — 8 m, peut accueillir la presque totalité des navires fréquentant la côte de l'Afrique occidentale, dont le port en lourd varie de 4 500 à 7 000 tonnes. Ce wharf est relié par une jetée de 225 m de long à un quai de chalandage en arrière duquel sont construits les hangars et les bureaux. Le monopole des opérations d'acconage, de manutention et de transit est accordé à une filiale de la MIFERMA : la SAMMA, qui dispose de l'équipement suivant : 11 grues, 3 élévateurs, 5 tracteurs, 20 remorques, 6 remorqueurs, 14 chalands, un ponton-mâturation de 120 tonnes et 3 000 mètres carrés de magasins.

Port-Etienne est un port bon marché ; le navire ne supporte ni droit de quai, ni droit de port, mais seulement un droit d'amarrage et des frais de déchargement variables selon la nature de la marchandise ; quant aux droits de douane, ils sont identiques à ceux établis à Dakar.

Cinq compagnies desservent régulièrement le port : Maurel et Prom (Bordeaux), tous les 25 jours ; Paquet (Marseille), une fois par mois ; Dafra-Line (Danemark), trois fois tous les deux mois ; AUCONA (Espagne), deux fois par mois ; SNIE (Dakar), une fois par mois. En outre, un certain nombre de navires touchent épisodiquement le port, appartenant à des compagnies ghanéenne (Black Star), françaises (Chargeurs Réunis, Delmas-Vieljeux), anglaise (Elder-Dempster) et allemandes.

En raison des multiples erreurs dont sont entachées les statistiques établies par le service des Douanes il nous est, hélas, impossible de donner un tableau du mouvement des navires. Il semble que l'on puisse retenir les ordres de grandeur suivants : nombre de navires entrés : en 1959 : circa 20 (50 000 tonneaux), en 1962, circa 260 (500 000 tonneaux), en 1965, circa 210 (350 000 tonneaux). Par contre, le trafic des marchandises est bien connu grâce à la SAMMA (Tableau II) : il est caractérisé par la prépondérance écrasante certaines années, des importations sur les exportations et les variations du volume des importations dues à la part considérable qu'y tiennent les biens d'équipement.

Les importations ont surtout été importantes lors de la construction du complexe minier : en 1962, la MIFERMA importe 153 746 t (dont 86 176 t de rails et traverses) sur 168 076 t, soit 91 % du total. Ensuite, elles ont sensiblement baissé, maintenues néanmoins aux environs de 40 000 tonnes par les besoins en ciment, ferraille, machines, des grandes entreprises qui construisaient les

installations portuaires et industrielles du complexe de pêche ; parallèlement la part de la MIFERMA diminuait jusqu'à représenter, en 1967, 47 % du total. Quant aux biens de consommation, leur extrême diversité ne cache pas la modicité du volume : farine (c. 1 000 t), riz (c. 1 000 t), sucre (c. 1 000 t), thé (quelques dizaines de tonnes), quincaillerie, médicaments, etc.

Les exportations se caractérisent par la faiblesse des tonnages ; l'élément essentiel est représenté par le poisson séché ; depuis 1964 apparaît un second élément qui peut avoir de l'avenir : les ferrailles de récupération (2 651 t en 1965).

Quel sera l'avenir du port de commerce ? Dès 1969, avec la fin des grands travaux, les importations de biens d'équipement qui représentaient l'essentiel du trafic vont diminuer considérablement. Les importations de biens de consommation ne progresseront que dans la mesure où la population autochtone trouvera à s'employer dans les industries de transformation du poisson. Ce sont ces mêmes industries qui doivent assurer l'essor des exportations.

4. - *Le port minéralier.*

Le site du port minéralier (Point Central) est particulièrement favorable : à 10 kilomètres au Sud de la ville, le long d'une falaise gréseuse haute d'une vingtaine de mètres, s'étend un plan d'eau calme dont les fonds naturels peuvent atteindre 15 m à 450 m du bord, et qui est relié au large par un chenal naturel à —13,50 m, accessible à des navires de 65 000 tonnes D.W. (Pl. XXI B). L'ouvrage maritime comporte un appontement relié à la terre par une passerelle de 400 m de long et composé d'un quai minéralier (longueur 245 m, largeur 19,5 m) et d'un quai pétrolier (longueur 180 m). A la suite de dragages effectués en 1966, il peut recevoir des minéraliers de 100 000 tonnes D.W. Tout a été étudié pour assurer aux navires une rotation rapide. Chaque jour, deux trains miniers apportent à Point Central 30 000 tonnes de minerai. Chaque wagon est déchargé en 66 secondes (soit 4 000 tonnes de minerai à l'heure) par un culbuteur (Pl. XXII A). Le minerai tombe dans une trémie, il est convoyé jusqu'à un stacker qui le répartit sur l'aire de stockage. Le tonnage stocké est de l'ordre de 1 500 000 t. La reprise au stock est effectuée par une roue-pelle (Pl. XXII B) : le minerai est transporté jusqu'à la station de criblage qui permet d'adapter la granulométrie à la demande du marché ; une fois criblé il est déversé dans une trémie-tampon de 1 000 t située au bord de la mer, d'où il est acheminé par le convoyeur de passerelle jusqu'au chargeur de navire équipé d'une flèche orientable, lui permettant de charger aussi bien les petits que les gros minéraliers, quelle que soit la marée. Ce chargeur a une capacité de 3 000 tonnes à l'heure qui peut être portée à 6 000 t/h. Les rotations sont donc très rapides : 228 minéraliers ont été char-

gés en 1964, 265 en 1965, 292 en 1966 et 283 en 1967. Le tonnage unitaire est élevé et ne fait que croître au fur et à mesure que de nouveaux minéraliers sont mis en service : en 1967, 294 navires sont entrés à Point Central (minéraliers et pétroliers) jaugeant 2 726 800 tonneaux. Parallèlement leur port en lourd augmente : le record de chargement d'un navire est passé de 54 000 tonnes de minerai sur le *Vronti*, en décembre 1964, à 93 076 tonnes sur le *Sig-Silver*, en mars 1968, à destination du Japon. Cet accroissement soulève d'ailleurs un problème : peu de ports d'importation sont capables d'accueillir des navires d'un tel tonnage.

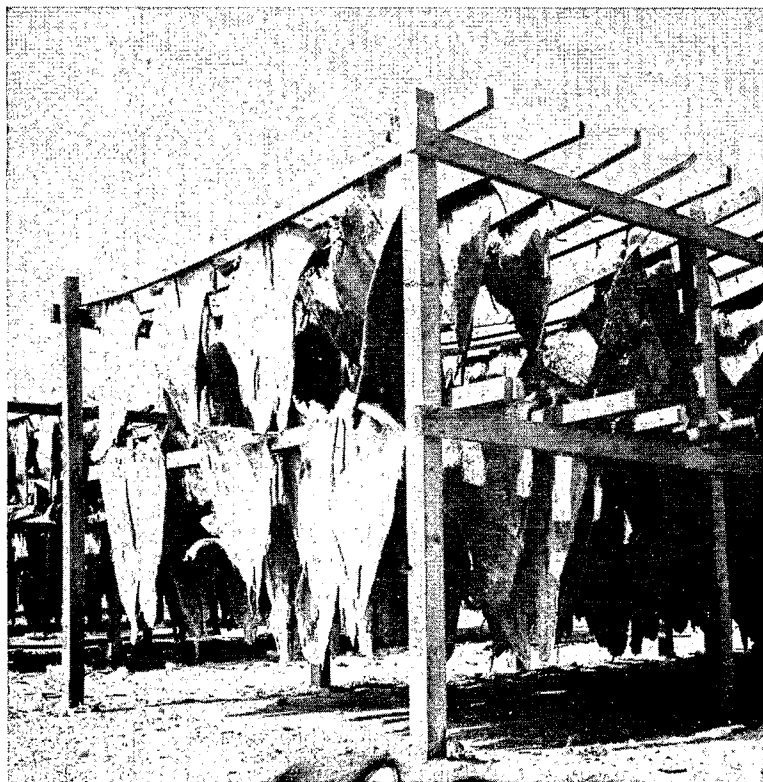
ANNEES	TONNAGES
1963 (pour six mois)	1 300 000
1964	4 980 000
1965	5 965 000
1966	7 157 300
1967	7 445 846

TABLEAU III. — *L'exportation du minerai de fer à Point Central (en tonnes)*

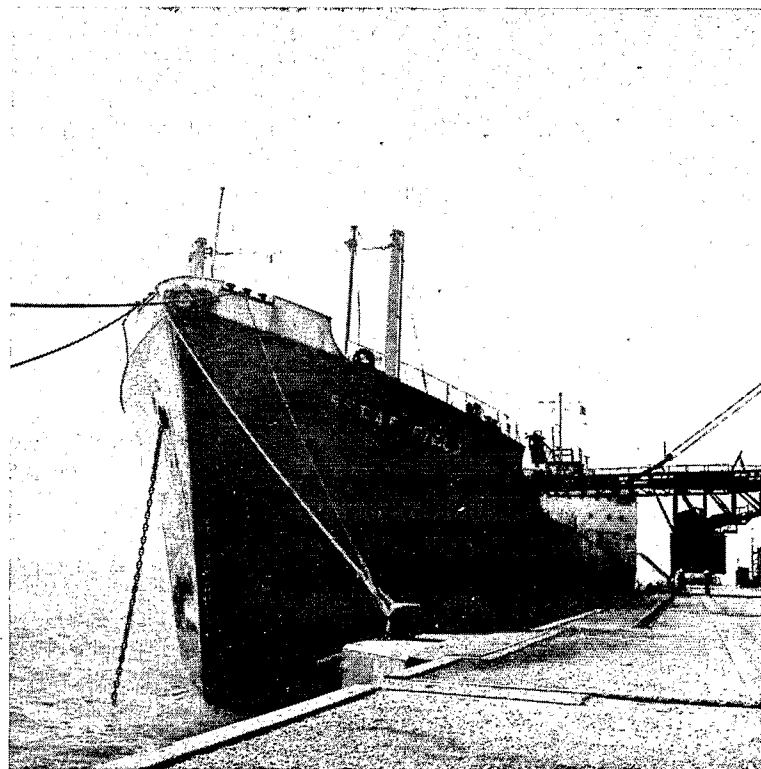
De 1963 à 1967, les exportations de minerai sont passées de 1 300 000 tonnes à 7 445 846 tonnes (Tableau III), atteignant ainsi le niveau (7 500 000 t) auquel la MIFERMA entend stabiliser sa production annuelle dans un futur proche. Ce remarquable essor a, certes, été suscité par le développement considérable de la sidérurgie dans les pays industriels et en particulier par la création de complexes sidérurgiques portuaires de grande ampleur alimentés en minerais à haute teneur par de nouveaux producteurs : Brésil, Chili, Venezuela, Libéria, Mauritanie. Il a été permis par un ensemble de conditions spécifiques à la MIFERMA : minerai à forte teneur, possibilités d'évacuation en grandes quantités en raison de la profondeur du port minéralier, relative proximité des centres industriels d'Europe occidentale, adaptation judicieuse des qualités de minerai aux besoins des utilisateurs.

La clientèle s'est d'ailleurs diversifiée. Les quatre pays ayant des intérêts dans la MIFERMA sont en 1967 comme en 1963 les premiers clients, mais leur part s'abaisse de 94 % à 77 % : à la Grande-Bretagne, à la France, à l'Allemagne Fédérale et à l'Italie, viennent se joindre pour une part croissante : la Belgique, le Japon, l'Espagne et les Pays-Bas (Tableau IV).

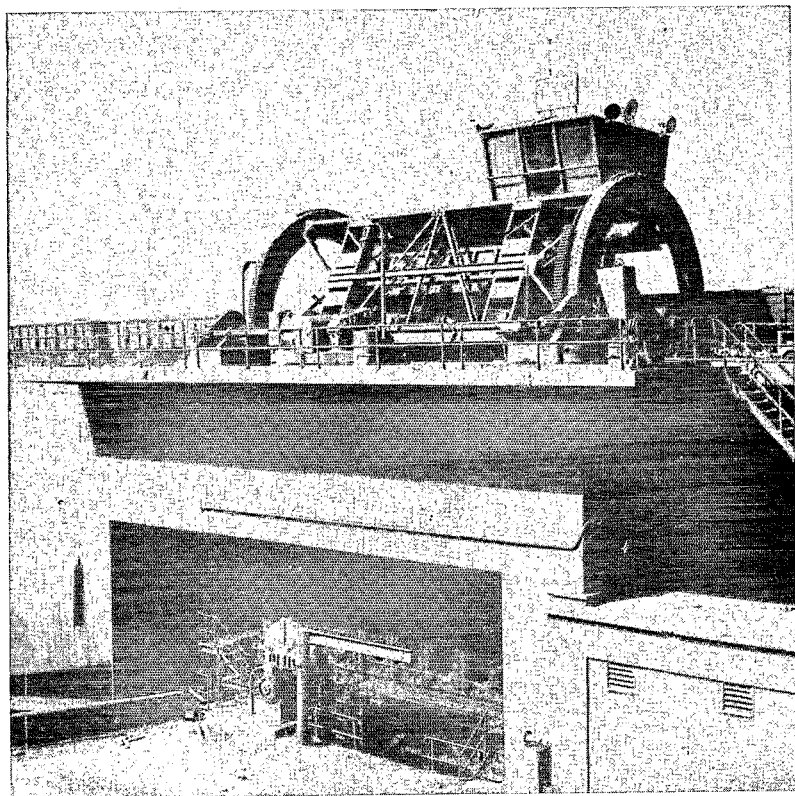
Que deviendra Port-Etienne quand les réserves de minerai à haute teneur seront épuisées ? Il semble que l'on puisse espérer une prolongation de l'exploitation, à la suite de la prospection qui a mis en évidence des gisements de magnétite dans la région de



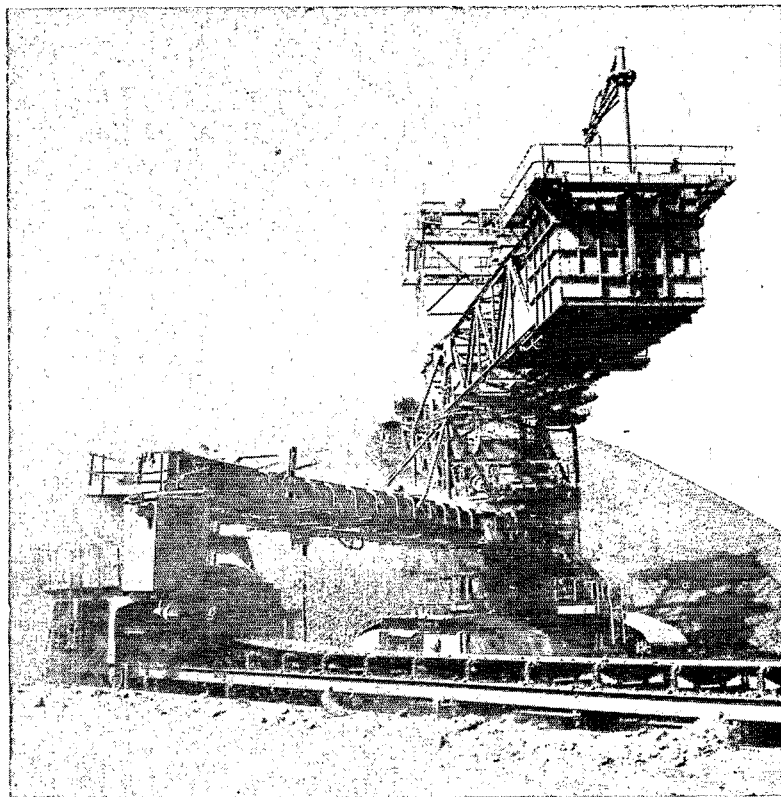
A. — Le mode de séchage vertical du poisson.



B. — Point Central. Un minéralier.



A. — Point Central. Le culbuteur.



B. — Point Central. La reprise au stock du minéral effectuée par la roue-pelle.

Zouérate et surtout des essais qui sont actuellement poursuivis pour enrichir les minerais pauvres de la Kedia d'Iadjil.

P A Y S	TONNAGES
Grande-Bretagne	1 671 600
France	1 597 727
Allemagne Fédérale	1 279 388
Italie	1 181 303
Belgique	1 024 182
Japon	362 052
Espagne	263 314
Pays-Bas	68 280

TABLEAU IV. — *La répartition des acheteurs du minerai de fer mauritanien en 1967 (Source : MIFERMA - Informations)*

Pour le présent, Port-Etienne est l'un des grands ports exportateurs de minerai au monde, et il possède l'équipement pour devenir un grand port de pêche. Dépassant ces réalités, certains esprits lui assignent une dernière fonction : celle de port régional pour tout le Nord de la Mauritanie. Faut-il rappeler que les immensités sahariennes appelées à devenir l'hinterland de Port-Etienne sont désespérément vides : moins de 10 % de la population totale de la Mauritanie y mènent une vie dure et sobre. De plus, la région la moins austère, où sont concentrées quelques oasis, l'Adrar, est, malgré la réalisation d'une piste entre Atar et Choum (gare intermédiaire du chemin de fer minier), plus facilement reliée à Nouakchott grâce à une piste accessible aux véhicules toute l'année. Quant au minerai de cuivre d'Akjoujt (fig. 2), son évacuation qui avait été envisagée vers Port-Etienne, se fera, dès 1969, par Nouakchott lorsque la SOMIMA commencera l'exploitation. La capitale de la Mauritanie, bien que située près d'une côte basse inhospitalière, dispose, en effet, depuis juin 1966, d'un wharf d'une capacité de manutention de 50 000 tonnes. Cette capacité sera portée en 1969 à 125 000 tonnes pour assurer l'exportation des concentrés de cuivre de la SOMIMA. Il convient de préciser la faiblesse du trafic des marchandises enregistré en 1967 à Nouakchott : marchandises embarquées : 609 tonnes ; marchandises débarquées : 33 888 tonnes, dont essentiellement du ciment, du riz, du sucre et du thé.

Il semble donc acquis que l'avenir de Port-Etienne repose sur une industrialisation plus poussée de ses deux ressources fondamentales : le poisson et le fer. Nous avons vu que la création d'usines de traitement du poisson exige une politique commerciale cohérente. Quant au fer, pour répondre à la publication de projets d'usines sidérurgiques sur la côte occidentale d'Afrique, le gouver-

nement mauritanien a élaboré un projet prévoyant la construction d'une aciérie à Port-Etienne. Le coke serait apporté d'Europe par les minéraliers (comme fret de retour) ; la castine serait fournie par les énormes dépôts de coquillages des plages anciennes voisines ; l'eau viendrait soit du forage de Bou-Lanouar, soit d'une usine de distillation de l'eau de mer.

Ce serait pour Port-Etienne la consécration industrielle. Ce projet sera-t-il réalisé ? Rien ne permet de l'affirmer si l'on veut bien tenir compte de la situation excentrique du site choisi par rapport aux marchés éventuels (11).

Charles TOUPET.

(11) Cet article est le texte français d'une étude qui paraîtra en anglais sous la référence suivante : HOYLE (B.S.) and HILLING (D.) editors : Seaports of Tropical Africa, problems of development (London, Mac-Millan and C^o Ltd, 1969).

CHARLES TOUPET

LES ACTIVITÉS MARITIMES
DE PORT-ÉTIENNE



Extrait de la revue "LES CAHIERS D'OUTRE-MER"
tome XXI (1968) p. 321-394

n° 34, oct.-déc. :

15983

CR 3623