

5. PORT-ETIENNE

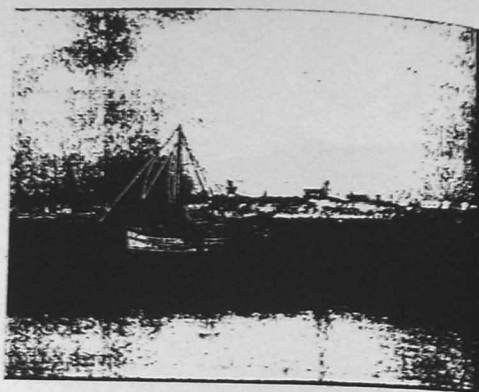
FUTURE FENÊTRE ATLANTIQUE DE LA MAURITANIE

BIEN abrité par le cap Blanc, ouvert sur la baie du Lévrier, Port-Etienne est la seule rade accessible aux bateaux de fort tonnage entre Casablanca et Dakar. Le village actuel est né des immenses possibilités offertes à la pêche par les bancs d'Arguin, à sa position de relais aérien en passe de devenir un aéroport important, à son intérêt stratégique qui en a fait une base militaire.

Une situation paradoxale.

La presqu'île du cap Blanc est une table gréseuse qui s'arrête en corniche sur la baie du Cansado, une indentation de la baie du Lévrier; c'est là que la flottille de pêche trouve abri,

Port-Etienne hier : comment, en 1925, on y embarquait le poisson séché à destination de l'Afrique noire.
(Cliché Société industrielle de la grande pêche.)



Vue panoramique prise de la pointe aux Crabes.
(Cliché Cabinet Leconte.)

au fond de la baie du Repos; c'est là que sont installées les sécheries de poisson qui représentent actuellement l'industrie principale de Port-Etienne.

Car si le site naturel destinait ces lieux à devenir un port, la richesse ichtyologique des eaux les destinait à devenir un centre de pêche. Sur le plateau continental mauritanien, la conjonction du courant froid des Canaries et des courants côtiers équatoriaux, l'abondance du plancton et de la végétation sous-marine ont fait de cette région un vaste aquarium où l'on trouve des espèces de la Méditerranée et de l'Atlantique, des côtes de Guinée et des côtes américaines. Cette variété permet d'alterner les pêches saisonnières et de travailler à plein toute l'année. On y capture plus de 135.000 tonnes de poisson par an, non compris la langouste et le thon, et cette exploitation est très en deçà des possibilités.

Port-Etienne a reçu un début d'équipement grâce aux crédits du Fides : un wharf en béton de 80 x 25 mètres, permettant l'accostage des gros chalutiers (42 mètres), avec deux docks d'Albe, trois cales de débarquement, un slip-way, une usine de distillation d'eau de mer, une centrale électrique, l'aplanissement des terre-pleins de la zone industrielle.

Mais le prix des services, aggravé par le fait que le gas-oil débarqué en fûts par chalandage, vaut 57 francs le litre, l'insuffisance de l'infrastructure portuaire qui entraîne un surfret de 25 %, expliquent ce paradoxe que Port-Etienne en soit encore à l'industrie primaire du poisson salé et séché, et à un stade élémentaire de développement.

Pour en faire un port de service fréquenté par la flottille internationale et un centre de conserveries, c'est-à-dire pour assurer l'avitaillement et la réparation à des prix normaux, pour construire un frigorifique et un port de pêche, il fallait compter près de deux milliards. Encore risquait-on de ne pas aboutir au résultat espéré, le prix des services dépendant de l'importance de la consommation, donc d'activités nouvelles dont l'implantation était fort hypothétique.

On se trouvait dans une situation sans issue si un fait nouveau n'était intervenu : Miferma. La carte décisive de Port-Etienne est située à 635 km vers le nord-est dans la montagne de fer de Fort-Gouraud. Le minerai sera transporté par chemin de fer au port d'embarquement, et le choix qui a été fait de Port-Etienne pour y construire ce port fera de la bourgade endormie, en cinq ans, une ville de 10.000 habitants — où le gas-oil sera vendu au cours international, où l'électricité et l'eau seront à des prix normaux.

Nous ne nous étendons pas ici sur les importantes installations de Miferma : port minéralier, voie ferrée et cité, décrits par M. Robin dans ce même numéro.

L'orientation nouvelle.

Le port de service est le premier but à atteindre, dans un délai de trois ans. Le wharf actuel sera aménagé de façon à permettre l'accostage de 70 % des bateaux fréquentant actuellement la côte d'Afrique: 300.000 m³ seront dragués (en quatre mois) et deux petits ducs d'Albe compléteront les deux grands ducs d'Albe actuels. Autres travaux nécessaires : un quai de marée, un hangar à marchandises, la voirie, une station de pompage de l'eau de mer.

Par la suite, si Port-Etienne se développe rapidement, il conviendra alors de construire un port de commerce indépendant, aux Tours bleues ou à la pointe des Mouettes, et de laisser l'ensemble wharf-quai aux seules activités de la pêche.

Le frigorifique, pièce maîtresse de l'équipement, comportera des installations de production de froid ; des installations pour le traitement et le filetage dans un vaste local de 1.000 m² ; des installations de stockage du poisson congelé ; des installations pour la conservation des vivres frais et des vivres congelés ; des installations de glace. Le frigorifique permettra le ravitaillement par avions-cargos et voie ferrée du nord de la Mauritanie à des prix plus favorables que ceux pratiqués par le Sénégal, et entraînera sans doute la création de chaînes de froid.

L'infrastructure, qui permettra d'assurer les services indispensables à des prix compétitifs, comprendra une adduction d'eau, le renforcement de la puissance de la centrale électrique, le goudronnage du terrain d'aviation.

L'usine distillatoire fournit actuellement 200 m³ d'eau par jour à 1.400 francs le m³. L'eau d'une nappe découverte à 85 km de Port-Etienne, sera, par les soins de Miferma, transportée en wagons citernes jusqu'à concurrence de 800 m³/jour, et distribuée par la société d'équipement au prix de 500 francs le m³. On envisage ensuite la construction d'un pipe-line et un nouvel abaissement du prix de l'eau si le Fonds européen consent à financer cette opération, estimée à 1.070 millions de francs légers.

Miferma établira les groupes électrogènes nécessaires à l'extension de la centrale, posera les lignes et fournira le cou-

rant, qui vaut actuellement 70 francs le kWh, à la société d'équipement au prix de 30 francs le kWh, prix inférieur au prix de revient afin de favoriser le développement industriel de Port-Etienne.

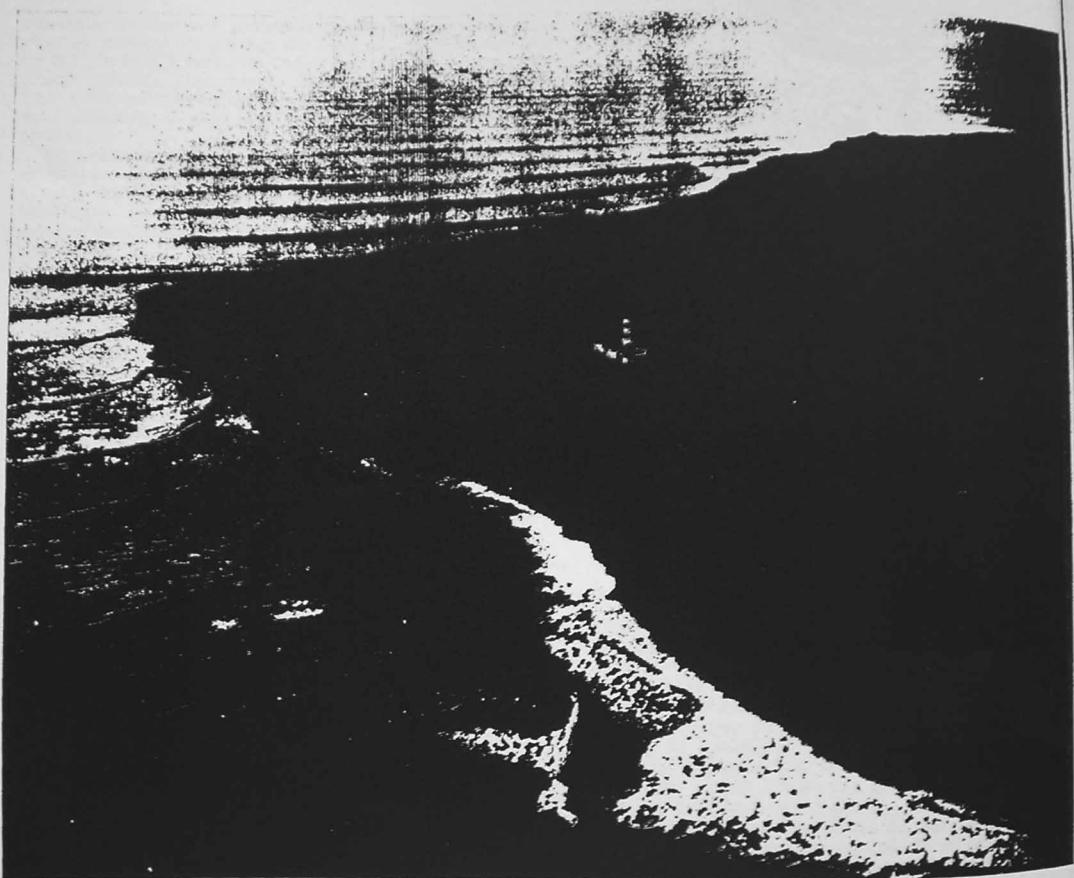
Un dépôt de stockage en vrac de gas-oil et des canalisations le reliant au wharf permettront vraisemblablement, la concurrence jouant entre les compagnies pétrolières intéressées par la clientèle de Miferma, l'alignement du prix, actuellement 57 francs le litre, sur les prix internationaux : 20 francs le litre.

Le financement du goudronnage du terrain d'aviation, permettra à Port-Etienne de devenir une escale de long-co-

Vue aérienne de la baie du Repos et de la pointe aux Crobes.

(Cliché Cabinet Leconte.)





Le cap Blanc et son phare.

(Cliché Cabinet Leconte.)

riers, de l'hôpital et du centre de formation professionnelle a été demandé au Fonds européen, comme l'adduction d'eau.

Le centre industriel de pêche suppose non seulement un centre de fabrication de filets de poisson congelé, mais un centre de fabrication de farine de poisson ; un centre de conserveries, en particulier de langoustes ; un centre de poissons séchés et salés, développement de l'industrie actuelle ; et un armement local.

Après quelques années, Port-Etienne pourrait traiter annuellement 40.000 tonnes de poisson (contre 10.000 actuellement) soit :

- 12.000 tonnes de poisson séché,
- 23.000 tonnes de poisson frigorifié,
- 5.000 tonnes de poisson conservé.

Le plan d'urbanisme.

L'agglomération actuelle se compose de trois bandes parallèles à la mer : une bande côtière occupée par les pêcheries

et les installations de la marine ; une bande de pitons où se trouvent les principales constructions ; une troisième bande plus à l'ouest comprenant des zones d'habitat insalubre.

Quel sera le nouveau visage de Port-Etienne ? Une répartition générale s'impose d'elle-même. Les hauts-fonds, au sud de la pointe du Cansado, déterminent la localisation de la zone minière et du port minéralier, desservis par la voie ferrée venant du nord et longeant approximativement la frontière. La pointe du Chacal, port de pêche définitif et temporaire, port de commerce, fait point de jonction entre les zones industrielles : zone commerciale au sud, zone de pêche au nord — la petite pêche se développant naturellement autour de la baie du Repos. Deux réserves sont nécessaires : l'une pour le futur port de commerce, au droit des Tours bleues ; l'autre pour le futur port de commerce et pour les futures concessions minières, au droit de la pointe des Moutettes. L'emplacement du futur port de commerce dépendra en effet de l'époque à laquelle il sera construit ; les techniques portuaires le feraient implanter aujourd'hui aux Tours bleues ;

dans 20 ou 25 ans elles feront peut-être préférer la pointe des Mouettes.

Le long de la voie ferrée minière, une grande voie d'évitement nord-sud assurera la liaison entre les différentes zones : aéroport, ville, port de pêche et de commerce, cité minière, port minier ; et avec l'extérieur de la Mauritanie. Branchés sur cette voie, des piquages est-ouest desserviront l'intérieur de la ville.

La cité se développera en corniche du nord au sud entre la Société industrielle de la grande pêche et la zone militaire du fort Lerumeur.

Autour de la baie du Repos, une zone spéciale sera affectée à l'estivage : les sites, protégés, les bains, les sports doivent en faire un quartier très vivant.

Pour éviter un développement linéaire sur la corniche avec, en arrière, une zone dépréciée, la cité sera divisée en quatre quartiers débouchant tous sur la baie du Repos, très attractive, nous venons de le voir.

Le quartier sera l'unité de base de la ville : il comportera un équipement administratif, scolaire et commercial complet. On pourra — on devra — réaliser les quartiers un par un. Ils seront entourés de zones plantées, à la fois éléments de liaison et marges d'isolement.

Les piquetages est-ouest branchés sur la grande voie d'évitement formeront la voie principale de chaque quartier jusqu'à son centre ouvert en balcon sur la mer. Parallèlement à la grande voie d'évitement, une artère médiane nord-sud reliera les quartiers et les zones de la ville ; elle suivra, légèrement modifié, le tracé d'une voie existante. L'ancien boulevard maritime, dont le tracé sera conservé, desservira la zone spéciale du nord au sud, du fort aux gares et au marché.

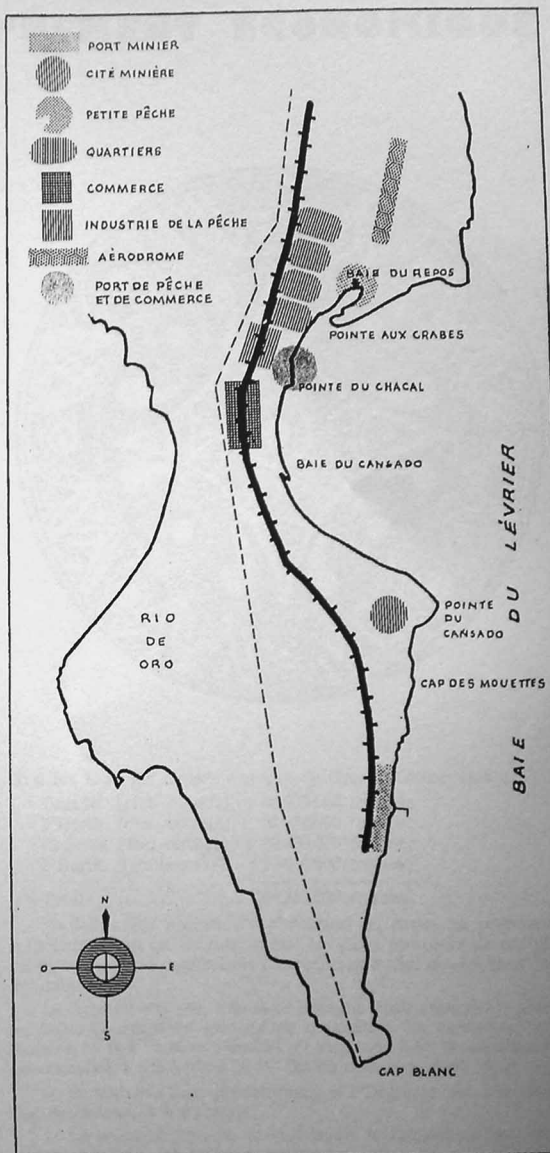
Des espaces libres sont prévus en grand nombre. Ils isoleront la voie ferrée et la grande voie d'évitement des quartiers ; ils sépareront les quartiers les uns des autres, ils formeront des réserves autour de la baie. Chaque quartier aura sa place centrale, à la fois forum et balcon, centre administratif et commercial et point de vue sur la baie du Repos.

Les bureaux, les magasins, les salles de spectacles feront partie des centres administratifs et commerciaux des quartiers. Mais les hôtels auront le privilège de la corniche et du panorama sur la baie. Le marché principal, essentiellement marché à bestiaux, sera placé au sud, à proximité des gares routière et ferroviaire, tous trois à la limite de la zone industrielle.

Cinq principes présideront à l'application du plan d'aménagement : régler tous les problèmes fonciers ; supprimer les quartiers insalubres ; construire le quartier numéro 1 et ne passer à la réalisation du quartier suivant qu'une fois le premier saturé à 80 % ; procéder à une étude architecturale d'ensemble pour la corniche ; régler le problème de l'ensablement de la baie du Repos, et envisager de reprendre à la mer les zones inondables qui l'entourent, au bénéfice de la zone spéciale.

Un règlement d'urbanisme soumettra toute construction dans un centre administratif ou commercial, toute habitation collective à l'établissement d'un plan de masse. Particulièrement précis en ce qui concerne les habitations individuelles, où le goût des propriétaires pourrait être peu conforme à l'esthétique, il prévoira tous les détails de forme, de couleur, et jusqu'à l'arbre minimum, tous ces détails qui permettront de faire de Port-Etienne non seulement un grand port mais une ville séduisante.

(Cet article a été rédigé d'après le plan d'aménagement de Port-Etienne établi par la Mission d'aménagement de la Mauritanie, et le rapport justificatif de M. Leconte, architecte.)



Plan du futur Port-Etienne.

L'émir du Trarza.

