

Port-Etienne



son aménagement,

son avenir

Par Henry DIDIER

Dans son discours programme prononcé à l'Assemblée nationale le 30 juin dernier, M. Moktar ould Daddah, premier ministre de la République islamique de Mauritanie, affirmait sa résolution de « mettre tout en œuvre pour que se développe l'ensemble économique inscrit dans le triangle Fort-Gouraud, Akjoujt, Port-Etienne, afin que soient exploitées pour le profit de tous les Mauritaniens les richesses minières de notre sous-sol, les ressources de notre océan et que se créent la ville et le port de Port-Etienne ».

Propos éminemment réalistes, puisque quatre mois plus tard, le 14 novembre dernier, M. Moktar ould Daddah pouvait cette fois constater que « la création de la société d'équipement et les répercussions du développement de Miferma doivent permettre la transformation de Port-Etienne en un port de pêche de l'importance de Lorient ».

Un plan d'aménagement de Port-Etienne a maintenant été établi par la mission d'aménagement de la Mauritanie, dont les deux caractéristiques essentielles résultent d'une part de l'intégration de fait de Miferma dans l'économie de Port-Etienne et, d'autre part, du rôle pilote confié à une société d'équipement constituée sous forme de société d'économie mixte. Une harmonieuse coopération pourra ainsi s'établir entre Miferma, la puissance publique, et des entreprises privées.

Mais, avant d'envisager la présentation de ce plan, notamment ses objectifs et les solutions techniques envisagées, il semble d'abord nécessaire de dresser le tableau d'ensemble de la situation actuelle.

I. — La situation actuelle

Si l'on voulait caractériser la situation actuelle de l'industrie de la pêche mauritanienne, on pourrait, sans crainte de démenti,

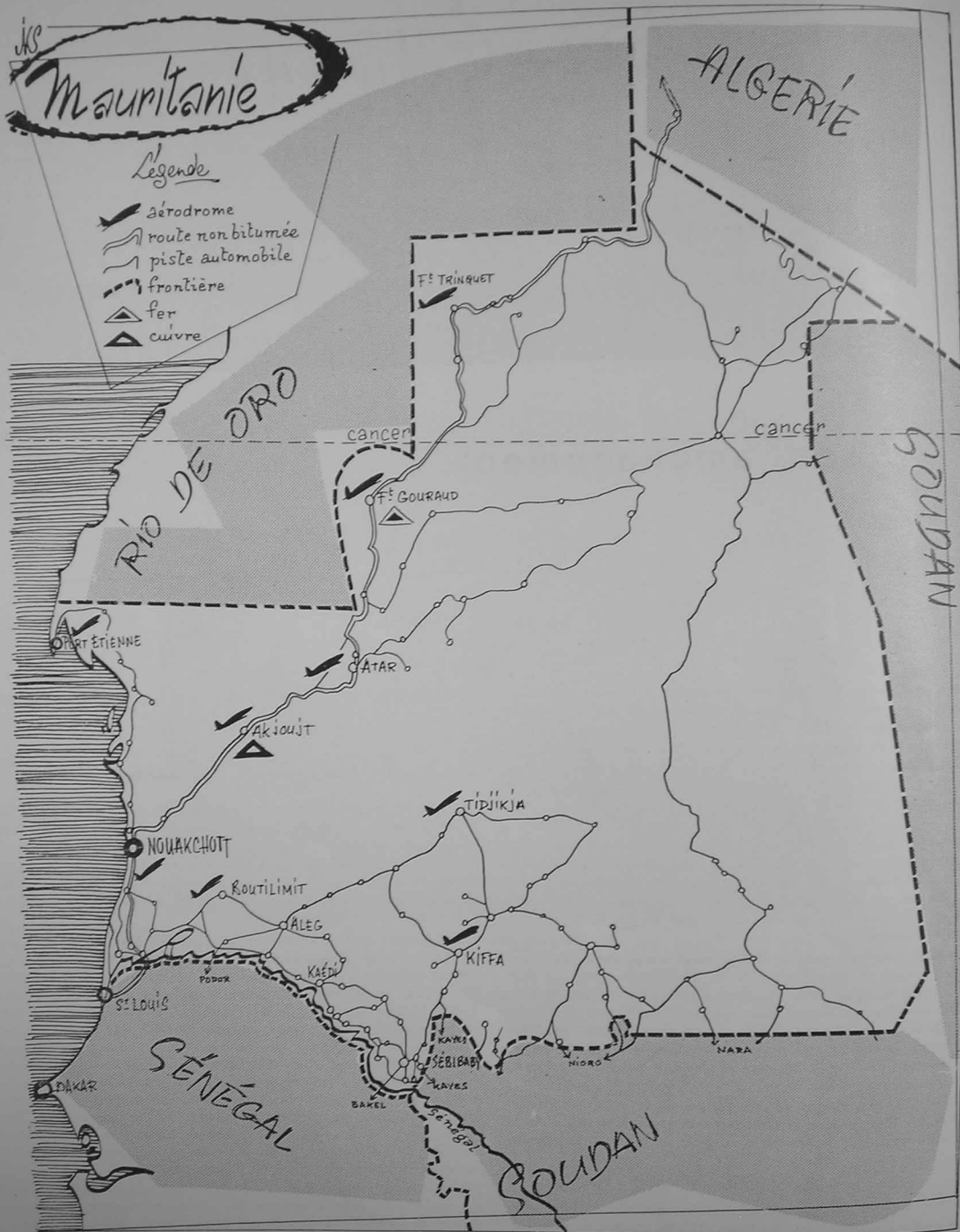
affirmer que d'immenses possibilités sont encore trop peu exploitées.

1) Les côtes mauritaniennes, « Terre-Neuve africain »

La richesse ichthyologique des côtes mauritaniennes n'est plus un mystère depuis des siècles. Le Père Labat, célèbre par ses relations de voyage, les considérait déjà, en 1728, comme « un étang toujours plein de poissons dont on ne peut diminuer la quantité, quelque nombre qu'on en prenne ». Et depuis longtemps les pêcheurs de nombreux pays y sont attirés par l'appât de multiples prises toujours fructueuses.

Les progrès de la science aidant, on connaît maintenant l'origine de ces richesses, l'importance d'un vaste plateau continental qui, du cap Bojador à Dakar, s'étend sur 120 000 km² et à la latitude 20° à plus de 90 milles au large, le mélange d'eaux chaudes et d'eaux froides brassées par le courant froid des Canaries et les courants côtiers équatoriaux, encore favorisé par l'avancée de passes profondes, l'abondance du plancton et surtout du phytoplancton, l'existence, dans les hauts fonds, de vastes herbiers qui fournissent des frayères tranquilles et proches, tout concourt à faire de cette région, plus spécialement du banc d'Arguin, un vaste aquarium, un gigantesque vivier, où se concentrent les faunes d'eau froide et celles d'eau chaude, les espèces de la Méditerranée, de l'Atlantique, celles des côtes de Guinée, voire même les hôtes habituels des côtes de l'Amérique.

L'abondance ichthyologique se double d'une variété très étendue des espèces. Si celle-là entraîne les pêches miraculeuses, celle-ci permet un travail régulier durant toute l'année grâce à l'alter-



nance des diverses pêches saisonnières. Une liste de ces variétés exigerait un long catalogue, aux divisions et aux noms qui seraient fastidieux pour tout autre qu'un spécialiste. Contentons-nous d'un simple aperçu. En gros, les poissons mauritaniens se rattachent à quatre familles principales : les sparidés (daurades, pagres...), les serranidés (mêrours...), les pristinomatidés (diagrammes...) et les sciaenidés (courbines et ombres...). qui constituent la base de la pêche actuelle. On y trouve aussi des thons albacore, des soles, des langoustes vertes et roses, des flétans, des sardines, des anchois, des crevettes et toutes sortes de coquillages.

A ces avantages en nombre et en qualité, il convient de ne pas omettre le site lui-même de Port-Etienne à proximité des bancs poissonneux et au fond de l'unique rade accessible aux gros navires entre le Maroc et Dakar, seule fenêtre abritée du rivage mauritanien sur l'Atlantique. Ajoutons encore, ce qui n'est pas négligeable pour un produit aussi périssable que le poisson, que les moyennes des maxima et des minima des températures journalières sont parmi les plus faibles d'Afrique noire, respectivement 27°5 et 16°4 contre, par exemple, 35°7 et 20°7 à Atar, 27°1 et 21°6 à Dakar, 34°7 et 21°9 à Bamako, 30°4 et 23°7 à Conakry, et 30°2 et 23°2 à Abidjan. Ce climat, extrêmement salubre, fait qu'aucune maladie tropicale n'est à craindre.

Ces quelques indications suffiront, pensons-nous, à justifier pour les eaux de Port-Etienne, de la baie du Lévrier et du banc d'Arguin, l'appellation de « Terre-Neuve africain » qu'employaient déjà MM. Correard et Savigny, les rescapés du célèbre naufrage de la *Méduse* qui eut lieu en 1816, précisément sur le banc d'Arguin, lorsqu'ils écrivaient : « Cette partie de la mer connue sous le nom de golfe d'Arguin est surtout notable par son immense quantité de poissons qui s'y rendent dans diverses saisons, ou qui vivent continuellement dans ces parages... On peut le considérer comme le vivier ou le banc de Terre-Neuve africain. »

Le Père Labat, les rescapés de la *Méduse*, ces témoignages enthousiastes sont si anciens qu'ils amènent tout naturellement à se poser la question : pourquoi ces richesses n'ont-elles pas légitimement entraîné l'intense exploitation qu'elles semblaient appeler ?

2) Les obstacles récents ou actuels à l'exploitation des richesses ichtyologiques de la Mauritanie

La réponse à la question précédente est très simple : elle tient à l'existence d'un certain nombre d'obstacles à l'exploitation de la faune marine mauritanienne.

On citera tout d'abord l'insuffisance numérique de la population côtière et son peu de goût en général pour les occupations de la pêche. D'une part, en effet, la population du cercle de la baie du Lévrier, qui englobe plus du tiers de la côte mauritanienne, est estimée à seulement 4 500 habitants ; d'autre part, seuls les Imraguens s'adonnent régulièrement à la pêche, mais ils sont peu nombreux et s'adaptent assez mal aux disciplines du travail en équipage.

Cette quasi-absence de marins locaux a cependant favorisé le séjour de pêcheurs étrangers. En haute mer, dans les eaux internationales, le chalutage est pratiqué par une centaine de chalutiers dont une soixantaine d'espagnols, une trentaine de portugais, des grecs, des italiens et des chérifiens. On retrouve également des équipages canariens dans la pêche aux thonidés qui a lieu, en été, à 200 ou 300 milles à peine de Port-Etienne. Enfin, en vertu d'une convention franco-espagnole en date du 17 juin 1900, environ un tiers du produit de la pêche côtière effectuée par la flottille canarienne dans les eaux mauritaniennes est débarquée à Port-Etienne sous forme de salé en vert pour y être ultérieurement transformé en salé ou destiné en grande partie à l'exportation. Quant aux pêcheurs français, particulièrement ceux de Douarnenez, ils s'étaient surtout intéressés jusqu'ici à la pêche langoustière (1).

D'autres obstacles s'opposaient à l'exploitation intensive des richesses ichtyologiques potentielles de la Mauritanie : le manque d'eau douce à Port-Etienne d'abord ; cette pénurie fut très grave jusqu'au début du fonctionnement, en 1955, d'une usine distillatrice d'eau douce dont la capacité est cependant limitée à 200 m³ par jour ; naguère, le manque d'équipement portuaire de Port-Etienne, ensuite. Le deuxième plan quadriennal pour l'ancienne A.O.F. affirmait en effet que « l'escalade de Port-Etienne rebute les bateaux de moyen tonnage susceptibles d'y charger rapidement le poisson salé séché à destination directe des territoires du Sud. L'absence de wharf et de moyens de levage du port a conduit les armateurs à faire payer aux usiniers un surfret de 25 % qui majore les prix du poisson exporté. Autrement, les exportations ne peuvent se faire que par caboteurs, reliant Port-Etienne à Dakar, avec rupture de charge dans ce dernier port pour embarquement vers le Sud. Devant la rareté des liaisons maritimes, les usiniers se voient obligés de stocker sur place leurs produits, ce qui entraîne des immobilisations prolongées de capitaux. »

Cette insuffisance d'infrastructure générale non seulement limitait l'exploitation industrielle moderne du poisson, mais encore entraînait des prix des services extrêmement coûteux et la plupart du temps prohibitifs pour toute entreprise moderne. Rappelons par exemple le surfret de 25 % indiqué ci-dessus, le prix du litre du gas-oil, débarqué en fûts par chalandage, qui s'élève à 0,57 NF le litre, et ceux de l'eau et de l'électricité qui s'établissent respectivement à 14 NF le m³ et à 0,7 NF le kWh.

Par ailleurs, l'absence d'arrière-pays et l'extrême rareté de la main-d'œuvre tendent encore à aggraver les prix de revient réels ou éventuels. Or, ne l'oublions pas, il n'existait pratiquement pas de marché intérieure, ce qui destinait en grande partie à l'exportation les produits industrialisés.

Tout ceci explique suffisamment les hésitations, les tâtonnements, voire même la léthargie passagère en même temps que les espoirs et les déceptions causés par le développement de la pêche maritime et de son industrialisation en Mauritanie.

Est-ce à dire pour autant que rien n'ait été réalisé et qu'aucun effort n'ait été tenté ?

3) Les efforts récents et la situation actuelle

a) L'INFRASTRUCTURE ACTUELLE DE PORT-ETIENNE. —

Prétendre qu'aucun effort n'a été tenté pour l'équipement de Port-Etienne serait une lourde erreur. Diverses réalisations ont en effet déjà été effectuées sur les crédits FIDES, en particulier lors du deuxième plan, dont nous nous contenterons de donner l'énumération suivante :

— un wharf en béton de 80 × 25 sur fonds naturels de 6 m relié à la terre par une passerelle en béton de 225 m avec une chassée de 9 m de large ; le môle flanqué de deux ducs d'Albe permet l'accostage des gros chalutiers (42 m) et de cargos de moyen tonnage calant au plus 5 m ;

— trois cales de débarquement sur plan incliné de poissons frais accessibles aux bateaux canariens ;

— un slip-way de type classique pour le carénage et la réparation de navires jusqu'à 300 t ; le prix de l'accostage au wharf est de 4,70 NF la tonne ;

(1) Le poisson salé en vert est le poisson étêté, tranché, éviscéré et ayant huit à dix jours de sel. Après débarquement, il est ensuite dirigé soit sur les étendages après être passé par les laveries, soit stocké dans les cuves à saumure lorsque les apports sont très importants et les étendages trop encombrés. Après quinze jours ou trois semaines de séchage, le poisson a perdu environ 50 % de son poids en vert. On estime qu'en moyenne 1 kg de poisson frais pêché donne 0,5 kg en vert et 0,250 kg de poisson sec (cf. Bulletin de la Chambre de commerce de Mauritanie n° 8 du 28-12-59).

- une usine de distillation d'eau de mer dont la capacité de production est limitée à 200 m³ ;
- une centrale électrique, gérée par l'Energie d'A.O.F. ;
- enfin, l'aplanissement des terre-pleins de la zone industrielle.

b) LES INDUSTRIES DE LA PECHE. — Depuis l'installation de la Société industrielle de la grande pêche (S.I.G.P.), fondée en 1919, d'autres entreprises ont suivi cet exemple, à partir de 1948, en vue de la production de salé-séché. En 1957, cette production a atteint 3 201 t, dont 1 680 t par la S.I.G.P., 367 t par la S.E.B.U. (société d'exploitation des bateaux-usine), 63 t par la S.O.F.A.C., ancienne C.I.F. et S.O.P.E.C.O., 73 t par M. Beck, et 7 t par la C.C.I.M., ex-E.N.T.R.A.

Mais une exploitation de la pêche mauritanienne seulement sous forme de poisson salé-séché serait vraiment trop insuffisante eu égard aux richesses potentielles. Les premiers industriels locaux — et il faut leur rendre l'hommage particulier dû à tous les pionniers — avaient surtout été incités par les excellentes conditions climatiques, notamment d'insolation et de ventilation, à faire du salé-séché. Leurs techniques avaient l'avantage de ne nécessiter ni d'importants moyens de transformation, ni de grands investissements. Elles permettaient donc la satisfaction des clients pauvres des territoires africains importateurs. Mais un centre industriel moderne exige maintenant d'autres formes de traitement du poisson si l'on veut arriver à une exploitation rationnelle totale et rentable. Encore convient-il de préciser les données actuelles de l'exploitation des richesses ichtyologiques mauritaniennes.

c) LA SITUATION ACTUELLE. — Le *chalutage hauturier*, pratiqué de 17° à 24° de latitude nord et par des fonds de 15 m à plus de 250 m, produit annuellement de 60 000 à 70 000 t. Mais les chargements des chaluts sont ramenés en totalité dans leurs ports d'origine, tous étrangers comme on l'a vu. Quels que soient la modernisation de Port-Etienne et les avantages qu'elle pourrait offrir, ces quantités échapperont sans doute toujours à la Mauritanie. Cependant, des bateaux basés à Port-Etienne jouiraient certainement de conditions de pêche et de conservation du poisson avant transformation incomparablement plus favorables.

La *pêche langoustière*, menée par dix-sept bateaux pour la langouste verte et par sept bateaux pour la langouste rose, a procuré en 1958 plus de 900 t de langoustes représentant une valeur totale d'environ 8,30 millions de nouveaux francs. Les « dundees » de Douarnenez ont en effet ramené chez eux 633 t de langoustes vertes, 145 t de langoustes roses et 137 t de queues congelées. Ici encore, des bateaux basés à Port-Etienne seraient très favorisés par rapport à leurs collègues bretons, d'autant plus que la pêche à la langouste est saisonnière.

La *pêche aux thonidés*, spécialité des canariens, a lieu de fin juin à janvier, de 13° à 21° de latitude nord, à quelque 200 milles de Port-Etienne. Les tonnages capturés, et rapportés aux Canaries, sont mal connus.

La *pêche canarienne*, enfin, est estimée à 40 000 t par an, dont un tiers environ entre à Port-Etienne sous forme de poisson salé « en vert », destiné au séchage dans les entreprises locales.

En résumé, non compris les langoustes et les thonidés, les estimations du laboratoire des pêches maritimes de Port-Etienne s'établissent à environ 135 000 t de poisson pêché annuellement dans les parages de Port-Etienne (2).

Si l'on veut bien se souvenir que le plateau continental mauritanien s'étend sur 120 000 km², l'exploitation des différents bancs ressort à 1 t au km², alors qu'elle est de 3 t au km² à Terre-Neuve.

(2) Une comparaison avec la pêche métropolitaine n'est pas inutile. En 1956, la pêche maritime métropolitaine a produit 560 000 t de poissons, pour une valeur de 62 milliards de francs. Les principaux ports se classent dans l'ordre suivant : Boulogne : 111 000 t ; Lorient : 42 000 t ; Concarneau : 32 000 t ; La Rochelle : 20 000 t ; Dieppe : 20 000 t et Douarnenez : 19 000 t. On voit donc que le simple doublement de la production mauritanienne l'amènerait à un niveau sensiblement égal à la moitié de la production de la pêche maritime française et que Port-Etienne pourrait légitimement ambitionner le rang de premier port de la Communauté, si les cargaisons transitaient par son port de commerce.

Cette marge du simple au triple constitue une quantité certaine pour l'avenir, d'autant plus qu'à Port-Etienne l'exploitation peut se faire à plein toute l'année, en alternant les diverses pêches saisonnières.

d) LA SOLUTION DES PROBLEMES POSES GRACE A MIFERMA. — Si ces résultats apparaissent satisfaisants dans le présent, il n'en reste pas moins qu'ils sont encore loin d'épuiser les possibilités. Pour cela, il reste à vaincre les derniers obstacles qui demeurent ; il faut, comme le rappelait M. Moktar ould Daddah, premier ministre, dans son discours-programme prononcé devant l'Assemblée nationale lors de son investiture de juillet dernier, « sortir du cercle vicieux qui a retardé son démarrage : les privés répuant à s'installer à Port-Etienne parce que l'infrastructure était insuffisante, le prix des services trop élevé, l'Administration hésitante à financer de telles dépenses, sans avoir la certitude de l'implantation de ces mêmes sociétés. »

De toute évidence, Port-Etienne ne pouvait devenir un port de service fréquenté par la flottille internationale et un centre de conserveries que dans la mesure où le port serait en état d'assurer l'avitaillement et la réparation à des prix normaux. Le jour où frigorifique et port de pêche seront terminés, Port-Etienne devrait représenter pour les pêcheurs de la région la base normale de leur campagne.

Le principal handicap pour la réalisation de cet objectif ne réside pas dans l'insuffisance des investissements, cependant considérables et capables de décourager les pouvoirs publics, puisqu'ils



Dans les dunes mauritaniennes

se montaient à près de 20 millions de nouveaux francs, mais dans l'incertitude sur leur efficacité. En effet, malgré ces investissements, le prix de l'eau ou de l'électricité continuerait à dépendre de l'importance de la consommation, elle-même étroitement tributaire de l'implantation de nouvelles activités déjà rebutées par les conditions existantes. C'est là le « cercle vicieux » de M. Moktar ould Daddah, situation apparemment sans issue à moins d'un événement nouveau modifiant de fond en comble les conditions d'alors.

Cet événement est heureusement intervenu, sous la forme du démarrage de Miferma. « Enfin Miferma vint », écrivait le Boileau contemporain. Avec Miferma en effet, Port-Etienne sera dans cinq ans une cité d'environ 10 000 habitants au lieu du millier actuel. La ville aura son port minéralier et sera devenue tête de la ligne ferrée d'évacuation du minerai de Fort-Gouraud et peut-être même du cuivre d'Akjoujt. Grâce à Miferma toujours, grâce en particulier aux diverses conventions signées avec la société et concernant l'infrastructure générale de Port-Etienne, les prix des services vont s'abaisser, celui du gas-oil aux cours internationaux et celui de l'électricité et de l'eau à des niveaux normaux. La plupart des obstacles étant ainsi abolis, la conception de Port-Etienne, centre de pêche moderne, devenait réalisable.

Encore convenait-il de trouver les formules de financement les plus appropriées. Le procédé envisagé de subventions françaises ou mauritaniennes apparaît vite dépassé. D'une part, en effet, la charge aurait été trop lourde pour le budget de la République islamique de Mauritanie ou bien elle aurait mobilisé l'emploi massif des crédits du F.A.C. au bénéfice exclusif de Port-Etienne, au détriment, par conséquent, du reste du pays qui n'en a pas un besoin moins impérieux. D'autre part, il semblait de plus en plus évident que l'opération devenait enfin rentable. Dès lors, les différents services publics pouvant normalement amortir leurs dépenses d'investissement sur leurs propres recettes futures, l'emprunt apparaissait pour eux préférable à la subvention. Finalement, la solution retenue marie harmonieusement les appels aux fonds privés, au budget local, au F.E.D.O.M. européen et au F.A.C.

En contrepartie de l'abaissement des droits d'entrée sur le matériel importé pendant la période d'investissement, la création d'une Société d'équipement qui, se substituant à l'administration, prendrait à sa charge la réalisation de l'infrastructure indispensable a été envisagée. Sur proposition de la Mission d'aménagement de la Mauritanie, « le Conseil des ministres local a donc décidé le principe de la création de la Société d'équipement de Port-Etienne qui devait être composée à l'origine des pouvoirs publics, de la Chambre de commerce et de Miferma et à qui est réservée le rôle de pilote dans le développement de Port-Etienne ».

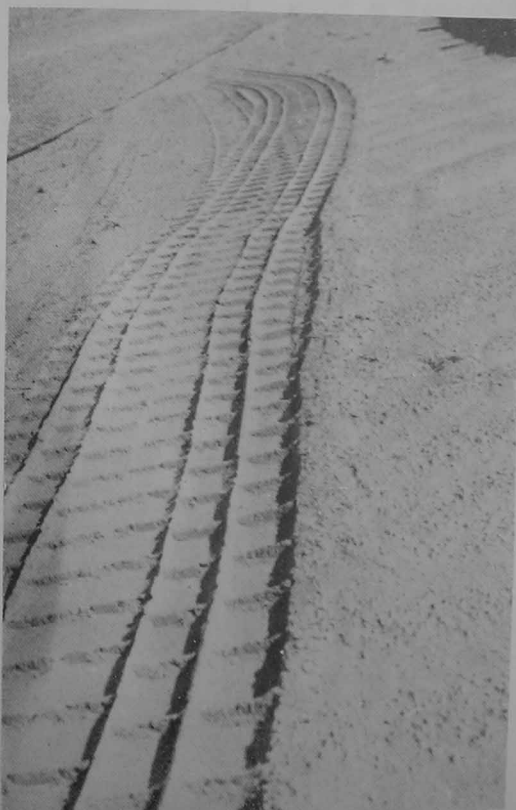
Cependant, le champ d'action de la société qui se bornait, au départ, à la réalisation et à la gestion des services publics, apparut rapidement comme trop limité et susceptible d'être étendu au frigorifique et à l'usine de farine de poisson dont les coûts d'investissements pouvaient être pris partiellement en charge par les sociétés privées intéressées, si celles-ci étaient assurées de bénéficier de l'appui de la société d'équipement.

Actuellement, une société privée est en voie de constitution en vue d'assurer la gestion et une partie des investissements liés au frigorifique, et des conversations sont en cours pour la participation d'un groupe privé à l'usine de farine de poisson. Deux usines de conserves et un consortium vont également s'installer prochainement à Port-Etienne.

Ainsi l'élan est maintenant donné, les moyens en voie de constitution et la mystique dynamique créée. C'est le moment, semble-t-il, de préciser les objectifs que se propose le plan d'aménagement de Port-Etienne, ces objectifs devant être entendus non dans le sens de prescriptions rigoureuses et immuables, mais plutôt comme le cadre de l'orientation générale qu'il a paru souhaitable de proposer à l'avance aux efforts et à la coopération indispensable de tous les intéressés.



Tracteur Berliet GBO, six roues motrices, avec semi-remorque, d'une entreprise de transport mauritanienne.



Sur une piste mauritanienne, après le passage d'un Berliet GBO.

II. — Les objectifs du plan d'aménagement

Certes, il est possible que les circonstances obligent à modifier certaines des prévisions du plan de développement, ses promoteurs eux-mêmes en conviennent volontiers. Il n'en était pas moins nécessaire de bien définir les buts que l'on voulait atteindre, ne serait-ce que pour permettre la meilleure coordination possible. Ces objectifs, on peut les ramener à six, tous complémentaires et devant être abordés simultanément.

1) Port-Etienne, port de service

On l'a vu, Port-Etienne ne peut devenir un vrai centre de pêche que s'il est d'abord un port de service. Peut-être cet objectif n'est-il pas le plus rentable, peut-être même n'est-il pas le plus intéressant pour la Mauritanie. C'est en tout cas le premier à réaliser, car il détermine tous les autres.

Il nécessite en particulier un frigorifique permettant de stocker le poisson séché, ainsi qu'une infrastructure assurant les services indispensables à des prix compétitifs. Ainsi les bateaux des pêcheurs pourront-ils séjourner ou se baser à Port-Etienne. Ainsi le stockage des tonnages capturés pourra-t-il s'effectuer. Mais surtout, l'hypothèque des livraisons canariennes serait enfin levée et le ravitaillement des conserveries assuré d'une manière régulière.

2) Port-Etienne, centre de fabrication de filets de poissons congelés et de farine de poisson

Port-Etienne ne prétend pas, comme Dakar, tirer du transit l'essentiel de son activité. C'est au contraire l'exploitation industrielle du poisson qui l'attire comme une véritable vocation.

Parmi les possibilités industrielles ainsi offertes, c'est certainement la congélation qui est à placer au premier rang, par suite notamment de l'abondance des espèces de choix rencontrées, aussi bien par la taille que par la qualité, qui conviennent admirablement au filetage.

Les débouchés ne feront certainement pas défaut. La France, en effet, importe actuellement environ 5 000 t de filets de poissons. En outre, le marché métropolitain est un marché en expansion, car il correspond à la préférence croissante manifestée depuis quelques années par les consommateurs pour les plats rapidement préparés, conséquence logique du travail des femmes en dehors de leur foyer. Que l'on songe aussi qu'il n'y a actuellement en France que 700 points de vente de ces produits, alors qu'on en compte par exemple 300 000 aux U.S.A. ou 35 000 en Grande-Bretagne.

D'ores et déjà, la société française qui dirige le frigorifique de



Boulogne et l'organisme de vente qui dessert 650 des 700 points de vente français de filets de poissons congelés s'intéressent aux projets mauritaniens.

Mais le filetage est une industrie qui délaisse une forte proportion de déchets ; son rendement est estimé à seulement 25 % du poids du poisson traité. Une exploitation rationnelle implique donc une utilisation complémentaire des sous-produits, qu'il s'agisse des déchets des poissons congelés en filets, des petits poissons impropres au filetage et aussi des faux poissons chalutés ou des débris de tranchage des cargaisons canariennes qui approvisionnent les centres de sécheries. C'est pourquoi le plan d'aménagement a prévu l'installation d'une usine de farine de poisson, complément indispensable du frigorifique. Ici aussi, la question des débouchés semble résolue. En effet, l'industrie française éprouve actuellement beaucoup de difficultés dans l'approvisionnement de ses usines de farines en poissons vendus à des prix normaux, alors même que la demande de farine s'accroît sans cesse pour satisfaire les besoins de plus en plus élevés des éleveurs de bétail ou de volailles. Ainsi, en 1958, la production française n'a été que de 14 000 t tandis que les importations dépassaient 42 000 t. Le cas français n'est d'ailleurs pas exceptionnel, il se reproduit aussi bien en Europe qu'aux U.S.A.

3) Port-Etienne, centre de conserverie

Les expériences de conserverie tentées aussi bien en Mauritanie que sur « la petite côte », au Sénégal, n'ont pas toujours été concluantes et sont passées par bien des vicissitudes. Le rapport du plan quadriennal de l'ex-A.O.F. pour 1953-57 écrivait déjà que « la reprise des communications et le retour à la libre concurrence ont privé les industries sénégalaises des conditions économiques artificiellement favorables qui avaient permis leur essor. Les principales n'ont pas voulu ou pu s'adapter aux conditions nouvelles et ont fermé leurs portes. Ainsi, les établissements du cap Vert, filiale de la maison Béziers à Joal et Thiaroye, la Société africaine de conserves (SOFAC) à Rufisque, les Pêcheries de l'Ouest africain (P.O.A.) et d'autres de moindre importance. Les conserveries ont pratiquement toutes disparu ». Et il en trouvait les raisons essentielles, applicables également à la Mauritanie, dans l'irrégularité des approvisionnements à des prix convenables, le manque de débouchés stables et importants, l'insuffisance de l'équipement et la déficience de la qualité.

La plupart de ces hypothèques seraient levées avec les réalisations prévues dans le plan d'aménagement. Aussi est-il logique maintenant d'envisager de faire de Port-Etienne un centre de conserverie, et un centre de conserverie de qualité, grâce notamment à la présence de nombreuses langoustes, et aussi à celles des thonidés dont les prix demandés par les canariens défient toute concurrence.



En tout cas, l'implantation prochaine à Port-Etienne de deux conserveurs breton et vendéen associés à des armateurs bretons spécialisés dans la pêche à la langouste démontre amplement la confiance actuelle du revenu privé, ce qui est d'un excellent augure pour l'avenir.

4) Port-Etienne, centre de poissons séchés et salés

L'industrie du poisson salé-séché était jusqu'ici la seule industrie de Port-Etienne, favorisée par des conditions climatiques remarquables. 3 000 t environ de poissons séchés et salés d'excellente qualité, soit la quasi-totalité des exportations de cette nature par l'ancienne A.O.F., sont exportées annuellement sur la côte d'Afrique et principalement sur le Ghana ou la République du Congo. Cette industrie qui ne valorise que faiblement la matière première n'en mérite pas moins d'être encouragée. Certes le développement des autres formes d'utilisation du poisson risque de nuire au séchage en détournant des apports qui lui étaient auparavant destinés, mais il convient de remarquer que la satisfaction du marché africain est encore loin d'être réalisée. Le plan d'aménagement espère en particulier beaucoup d'une extension des exportations maintenues au marché du Congo belge (3).

Dans l'ensemble, frigorifique, conserveries et sécherie pourraient absorber environ 40 000 t, au lieu des 10 000 t traités actuellement. Le plan prévoit en effet, après les années nécessaires au démarrage, que 12 000 t pourraient être employées dans les sécherie, 23 000 t dans les frigorifiques et 5 000 t dans les conserveries. Pour mieux situer ces tonnages, rappelons que le tonnage actuellement traité à Lorient serait sensiblement équivalent à celui de Port-Etienne.

Outre le mareyage, qui demeurera sans doute encore longtemps relativement très faible, Port-Etienne exporterait donc 8 000 t de filets, 4 000 t de poissons entiers en transit, notamment de thons, 2 500 t de conserves, 4 000 t de séché-salé, soit 1/3 de plus qu'actuellement et 3 000 t de farine de poisson.

5) Port-Etienne, centre d'armement

Les espoirs précédents supposent évidemment que Port-Etienne dispose d'un armement local, permettant de se libérer de la lourde hypothèque des apports irréguliers des pêcheurs canariens.

Une flottille de petits bateaux basée à Port-Etienne bénéficierait d'un certain nombre d'avantages comme la proximité des lieux de pêche, à vingt heures maximum, la possibilité de couvrir une large surface de travail et la suppression, grâce à leur rotation, des interruptions dans la pêche qui ne serait plus contrecarrée dans le temps par le souci du traitement et de la préparation du produit en place. C'est à cette solution, semble-t-il, qu'on s'est arrêté.

Mais qui dit armement postule crédits et équipages. Jusqu'ici, les disponibilités réduites de la Caisse centrale de crédit agricole n'ont permis d'équiper que quatre lanches montées par des Maures. Aussi le gouvernement mauritanien, par la transformation de cette caisse de crédit et par des prêts complémentaires de la Caisse de coopération économique, entend-il promouvoir et élargir cette politique de crédit à la pêche. Un prêt pour l'achat de trois bateaux a déjà été déposé.

Par ailleurs, un conserveur breton qui a décidé de s'installer à Port-Etienne se propose de disposer de quatre chalutiers au début et de porter ensuite sa flottille à onze bateaux. Ce mouvement, espère-t-on, ne pourrait que s'amplifier.

(3) Depuis mai 1956, un arrêté fixe les normes de préparation et de conditionnement du poisson salé et séché de « Port-Etienne ». Il classe les produits en deux catégories : qualité A pour les produits traités industriellement ; qualité B pour ceux préparés à la mode artisanale, dans le but de mettre en valeur la production de qualité supérieure afin de lui procurer de nouveaux marchés malgré la vive concurrence de l'Angola ou des Canaries.

La seule difficulté viendrait donc de la constitution d'équipages locaux. Cette difficulté n'est pas nouvelle. Déjà le deuxième plan quadriennal la mentionnait : « En Mauritanie, la question est compliquée par les difficultés de l'armement. Les Imreguen sont peu nombreux, dispersés, et ne peuvent être utilisés en équipages. Les pêcheurs métropolitains reviennent trop cher étant donné les difficultés d'existence à terre et les primes d'expatriation. Les Espagnols s'opposent rigoureusement au recrutement des pêcheurs canariens parfaitement adaptés au pays. La solution se trouve dans la fixation des Canariens à Port-Etienne, hors de l'autorité espagnole. »

Cette solution canarienne, comme celle de l'implantation de marins métropolitains qui s'était révélée si délicate et si onéreuse, semble maintenant abandonnée. On ne saurait d'ailleurs que s'en réjouir, car l'intérêt des armateurs ne peut que rejoindre la préoccupation du gouvernement mauritanien qui est de faire participer au maximum son pays à l'expansion de Port-Etienne.

Encore faut-il trouver sur place les marins nécessaires et surtout les former. C'est pourquoi il a été décidé de créer, dans le prochain centre de formation accélérée de Port-Etienne, une section pêche destinée à recruter et à former des équipages maures. Ses résultats sont bien entendu encore aléatoires, si l'on songe à l'absence complète de tradition maritime dans une population essentiellement terrestre et nomade. Cependant, l'appât du gain conjugué avec une propagande habile, permet d'envisager malgré tout le succès final d'efforts qui, en tout cas, sont entrepris avec la volonté de réussir.

6) Port-Etienne, port de commerce et centre commercial du Nord-Ouest de la Mauritanie

Le plan d'aménagement de Port-Etienne, enfin, insiste particulièrement sur le double rôle de la ville comme port de commerce et comme capitale commerciale du Nord-Ouest de la Mauritanie.

D'une part, en effet, il est évident que le développement envisagé de Port-Etienne imposait d'en finir avec le système de chalandage actuel d'où découlait un lourd surfret, ainsi qu'avec la rareté des navires séjournant dans la rade.

Dans ce but, le dragage du wharf permettra de faciliter le débarquement du matériel de Miferma, d'assurer une desserte convenable et sans surfret de Port-Etienne, et de ravitailler par avion cargo et ultérieurement par la voie ferrée le nord de la Mauritanie à des prix plus favorables que ceux pratiqués jusqu'ici par le ravitaillement par Dakar.

Bien sûr, l'arrière-port sera réduit. Toutefois le tonnage manipulé peut être estimé à 70 000 t par an, tout au moins pendant les dix premières années. En effet, Port-Etienne devra ravitailler un certain nombre de centres dont la cité minière d'Idjil, celle d'Akjoujt, la ville d'Atar et les garnisons importantes fixées dans le nord de la Mauritanie. Le frigorifique de Port-Etienne, à la demande de Miferma et de l'intendance, comprendra d'ailleurs des chambres de stockage de vivres frais et de vivres congelés.

D'autre part, l'aménagement de Port-Etienne et les centres miniers exigent un ravitaillement local, notamment en viandes. Le centre d'abattage ne peut se situer qu'à Atar, qui peut drainer les troupeaux des cercles de l'Adrar et du Tagant et dont la population (5.000 habitants) est susceptible d'absorber, au moins en partie, le « cinquième quartier ».

Ainsi s'oriente-t-on peu à peu, grâce à Miferma et à Port-Etienne, vers un développement du Nord-Ouest mauritanien. A l'axe traditionnel Nord-Sud orienté sur le Sénégal et sur Dakar, va donc se superposer un axe Est-Ouest, basé sur le triangle Port-Etienne, Fort-Gouraud, Akjoujt et Atar et orienté sur Port-Etienne.

7) Port-Etienne, port minéralier

Bien que le plan d'aménagement de Port-Etienne vise surtout à en faire un port de pêche et un port de services, il serait injuste de ne pas au moins mentionner ici la fonction de Port-Etienne, port minéralier.

Un quai en eau profonde est en effet prévu par Miferma pour l'évacuation de ses minerais de fer dont le tonnage est estimé de 2 à 3 millions de tonnes par an au début de l'exploitation. Ce qui sera situé à environ 10 km au sud de Port-Etienne, à mi-chemin entre le feu de Cansado et le phare du Cap Blanc. Sa longueur sera de l'ordre de 240 m. Les travaux doivent débiter à la fin de cette année.

III. — Les solutions techniques

La réalisation de ces objectifs, qui doit parfaire en trois ans l'équipement prévu de Port-Etienne entraînera un certain nombre d'opérations dont les plus importantes concernent le dragage du wharf actuel, la construction du quai de marée, l'édification d'un premier hangar pour les marchandises diverses, la voirie du port de pêche et de commerce et l'installation d'une station de pompage de l'eau de mer, l'adduction d'eau, le renforcement de la puissance de la centrale électrique et la construction d'un ensemble de bâtiments administratifs, d'une école et d'un hôpital.

Il s'agit-là d'un ensemble cohérent, qui n'en doit pas moins motiver des modes d'investissements variables suivant la nature et la destination des opérations envisagées. On peut dire schématiquement que les constructions administratives sont du ressort du budget mauritanien, que tout ce qui est infrastructure lourde ou équipement social pourrait s'inscrire dans le cadre des crédits du F.A.C. ou du Fonds européen, et enfin que les investissements rentables incomberaient à la société d'équipement envisagée, y compris les services publics qui présentent ce caractère de révocabilité, comme le port ou les distributions d'eau et d'électricité.

1) Le domaine de la société d'équipement

Il a déjà été fait allusion précédemment à des accords techniques passés entre l'Administration et Miferma, accords qui ont déjà réglé certains problèmes d'infrastructure.

Les préambules de ces accords, sous des rédactions différentes dans la forme, procèdent d'un même esprit de coopération dans le fond. D'un côté, l'Administration accepte de laisser la plus entière latitude à Miferma durant sa période d'investissements qui s'étendra sur 3 ou 4 ans, afin d'éviter de gêner ou de ralentir les opérations de débarquement et d'équipement, tout en sauvegardant l'intérêt général. De l'autre côté, Miferma consent à prendre à sa charge, techniquement et financièrement, sous réserve du rachat des installations par l'Administration ou par la société d'équipement concessionnaire, l'adduction d'eau et l'extension de la puissance de la centrale administrative. L'utilisation du port et la fourniture du courant produit par la centrale électrique de Miferma rentrent également dans le cadre de ces accords.

a) L'ADDUCTION D'EAU. — L'usine distillatoire d'eau de mer actuelle n'a qu'une capacité réduite de 200 m³ par jour. D'autre part ses fournitures reviennent au prix excessif de 1 400 F CFA le m³. On a donc songé à amener à Port-Etienne l'eau d'une nappe découverte à 85 km de là.

À l'origine, le financement de cette opération, estimé à 10 700 000 NF, avait été envisagé sur fonds du FIDES, maintenant du F.A.C., et, pour la pose de la conduite, sur fonds européens. L'urgence de la réalisation des travaux, aussi bien pour Miferma, dont les besoins en eau sont considérables, que pour les pêcheries, a entraîné une modification de ces prévisions.

Si le coût de la pose du pipe-line (7,2 millions de NF environ), reste toujours inscrit au FEDOM, le reste, c'est-à-dire l'équipe-

ment de la nappe, le stockage et la distribution, sera réalisé et pré-financé par Miferma, qui le remettra ultérieurement soit à la puissance publique, soit à la société d'équipement.

Plusieurs périodes sont prévues. Dans une première étape, l'usine de distillation d'eau de mer augmentera sa production et, par suppression des amortissements, abaissera ses prix à 1 200 F CFA le m³, tout en assurant le ravitaillement de Miferma jusqu'au moment où la société aura terminé ses travaux d'adduction d'eau. Dès cette époque, Miferma procurera 60 m³ par jour destinés aux besoins complémentaires de Port-Etienne.

Dans une deuxième étape, Miferma remettra l'ensemble des installations, pour leur valeur non amortie, à l'Administration, qui en assurera le paiement en 10 ans au taux de 5 %. Dès lors, la société d'équipement s'occupera de la distribution et de la gestion, tandis que Miferma assurera le transport par wagons-citernes jusqu'à concurrence de 300 m³ par jour.

Au-delà d'une consommation de 1 000 m³, la pose du pipe-line s'avérerait non seulement nécessaire, mais encore rentable. Il semble d'ailleurs que l'accueil réservé à Bruxelles à ce projet soit très favorable.

b) L'ELECTRICITE. — Le procédé prévu pour l'équipement électrique rappelle le précédent. Miferma fournira les groupes électrogènes nécessaires à l'extension de la centrale administrative, pour les lignes au Cansado et dans sa zone industrielle. Les installations pré-financées par Miferma (pose des lignes notamment) seront ensuite remboursées en 10 ans au taux de 5 % et les groupes électrogènes éventuellement repris par l'administration mauritanienne.

Lorsque l'usine Miferma sera achevée, la société fournira le courant électrique borne-usine à 0,30 NF le kWh à la société d'équipement, alors que le prix actuel de l'électricité est de 0,70 NF le kWh. Il convient d'ailleurs de remarquer à ce sujet que le prix fixé par Miferma sera inférieur à son prix de revient. Nouvelle preuve, s'il en était besoin, de l'étroite entente instaurée entre Miferma et la Mauritanie, cette dernière concession ayant essentiellement pour objet de favoriser au maximum le développement économique de Port-Etienne.

c) GAS-OIL. — Le rôle de la société d'équipement se bornera ici à la pose des canalisations du wharf et à l'installation d'un dépôt de stockage en vrac au port de commerce.

De l'accroissement de la demande et des nouvelles possibilités de stockage, on peut attendre, la concurrence aidant, un alignement des prix sur les cours internationaux.

En résumé l'évolution prévue du prix des services est donnée dans le tableau ci-dessus (en NF) : A : Prix actuel ; B : Prix de mariage ; C : Prix à la fin de la période d'équipement) :

	A	B	C
Eau (m ³)	14	12	5
Electricité (kWh)	0,70	0,30	0,30
Gas-oil (litre)	0,57	0,20	—

On ne saurait trop souligner l'intérêt de ces considérables abaissements, surtout pour le gas-oil et l'électricité, dont les prix sont déterminants pour le frigorifique et les conserveries. Des conditions concurrentielles par rapport à celles existant sur la côte occidentale d'Afrique seront ainsi offertes, auxquelles s'ajouteront tous les éléments naturels favorables du site de Port-Etienne, centre de pêcheries.

d) LE PROBLEME DU PORT. — Dans l'optique du développement envisagé, la nécessité d'un port de commerce à Port-Etienne ne se discute plus, ne serait-ce que parce qu'il faudra bien débarquer les matériaux nécessaires à la ville et à Miferma.

Après une première étude, confiée au Bureau central d'études pour les équipements d'outre-mer (B.C.E.O.M.), la solution retenue, préconisée par la Mission d'aménagement de la Mauritanie

et la direction des Travaux publics et approuvée par le B.C.E.O.M., Miferma et les compagnies de navigation, fait preuve du même esprit de coopération générale que nous rencontrons à chaque pas.

Un triple souci la domine : d'une part, aménager le wharf afin qu'il soit utilisable dès le premier jour du débarquement des équipements de Miferma et sans surfret, ce qui supposait l'accord des compagnies de navigation et de Miferma ; d'autre part, limiter les dépenses d'investissement au minimum, étant donné les possibilités réduites de la Mauritanie dont l'économie est encore purement de subsistance, étant donnée aussi l'impossibilité d'amortir ces dépenses sur le seul débarquement du matériel Miferma, ce qui grèverait lourdement l'équipement de la société ; enfin, ne pas hypothéquer l'avenir d'un port de commerce qui se révélera peut-être nécessaire dans 10 ans, tout en dotant Port-Etienne d'un ouvrage maritime susceptible d'assurer le trafic des prochaines années.

L'Administration se chargera du dragage au large du wharf, d'un cercle d'évitage à (- 7,00) et, au pied du wharf, d'une souille à (- 8,00), permettant l'accostage de 70 % des navires fréquentant actuellement la côte d'Afrique, ainsi que de l'établissement de deux petits ducs d'Albe de part et d'autre du wharf, afin de servir de guide et de heurtoir aux navires et de faciliter davantage l'accostage, les deux grands ducs d'Albe actuels servant essentiellement à l'amarrage.

De son côté, Miferma, dans la certitude de disposer du wharf dragué au maximum 4 mois après son démarrage, pourra alors réduire son parc de chalands et de remorqueurs au volume nécessaire pour assurer, d'une part le débarquement des colis lourds incompatibles avec la résistance de la passerelle du wharf de pêche, et d'autre part le supplément de trafic dû au fait que le quai de pêche, aux dimensions réduites, ne transitera pour la société que 40 000 t environ.

Pendant la période d'équipement, on estime que 160 000 t Miferma passeront par le wharf et 240 000 t par le quai de batelage.

En résumé : ou bien Port-Etienne se développera de façon satisfaisante grâce surtout au démarrage de Miferma et à la réussite des industries de la pêche, et dans ce cas il conviendra de construire plus tard un port de commerce indépendant aux Tours bleues, ou à la pointe des Mouettes, et de laisser l'ensemble wharf de pêche, quai de batelage aux seules activités de la pêche ; ou bien l'expansion de Port-Etienne sera plus lente, et dans ce cas les ouvrages prévus, c'est-à-dire le wharf de pêche dragué, le quai de batelage et le quai d'accostage des chalutiers au droit du frigorifique, pourront assurer la totalité du trafic commercial, minier et de la pêche, grâce à l'étroite coordination prévue de l'ensemble wharf et quai.



La passe d'Amokjar dans le cercle d'Adrar

En tout cas, dans l'état actuel, seul le quai de batelage pourrait être financé par Miferma.

e) L'ACCONAGE. — La solution du problème de l'acconage dépend de la nécessité pour Miferma et pour la Mauritanie de supprimer tout retard dans la période d'équipement de la société minière. Pendant cette période, priorité est donc donnée aux besoins de Miferma lesquels légitimement pour cette dernière le contrôle absolu et exclusif de ses opérations d'acconage sur le wharf ou sur le quai de batelage. Le désir de bénéficier de faibles taux d'acconage et de disposer d'un matériel technique de valeur a imposé de confier la manutention à un seul acconier, qui sera celui de Miferma.

Enfin, il est apparu que s'imposait un règlement portuaire commun du wharf et du quai de batelage où seront débarqués indifféremment le matériel Miferma et celui destiné à Port-Etienne ou aux tiers. Il est nécessaire en effet de répartir le trafic commercial entre ces deux ouvrages selon la nature même des marchandises dont certaines, lourdes et robustes, s'accommodent d'un transbordement par chalands alors que d'autres, plus fragiles ou moins pondéreuses, devront utiliser directement le wharf.

Pendant la période d'exploitation, les installations portuaires relèveront de la seule puissance publique et du concessionnaire choisi par elle, bien entendu dans le respect des accords passés avec Miferma et de ses besoins particuliers, comme la manutention des colis lourds.

Ici encore, les installations financées directement par Miferma seront rachetées, pour leur valeur réelle ou amortie, par le futur concessionnaire agréé.

2) Le domaine du secteur privé

Le domaine du secteur privé, autre que Miferma, concerne plus particulièrement le frigorifique, l'usine de farine de poisson et la conserverie. Mais ce dernier sera en partie lié à celui de la société d'équipement, d'une part en ce qui concerne les accords d'utilisation, d'autre part pour l'aide de cette dernière aux investissements privés.

En règle générale, il semble que le concours financier de la société d'équipement ne devrait jamais être supérieur à la moitié du coût total de l'opération et que cette aide devrait surtout avoir pour effet d'augmenter le total des investissements prévus au départ. Enfin, dans le but d'associer éventuellement par la suite la Mauritanie au développement de Port-Etienne, notamment par une participation des intérêts privés maures, on paraît admettre que des avances de la société d'équipement prennent la forme de prêts convertibles ultérieurement en actions.

Pour le frigorifique, pièce maîtresse du développement envisagé et qui reviendra à quelque 6 millions de nouveaux francs, le pourcentage de 50 % de participation de la société pourrait être sensiblement dépassé, alors qu'il pourrait être réduit pour les conserveries ou l'usine de farine de poisson. La Société d'études du frigorifique (S.E.T.I.F.) est actuellement constituée.

On ne sait encore sous quelle forme la société participera à la réalisation du frigorifique : préfinancement et location vente ou location, avance remboursable ou participation directe au capital. Son conseil d'administration en décidera. De toutes façons, la gestion en sera assurée par un groupe privé.

Dans cette participation majoritaire, le gouvernement mauritanien voit le moyen de faire respecter les règles de l'intérêt général et le principe de la non discrimination à l'égard des usagers. Il semble qu'une solution qui laisserait à la charge de la société d'économie mixte d'équipement le financement du Génie civil et les transformations, et à la charge de la société privée gestionnaire les compresseurs, les installations frigorifiques et le matériel mobile, serait assez équitable. La gestion par la Société d'équi-



Le village de Chinguetti aux environs d'Atar

pement des transformateurs, en tout cas, serait normale, étant donné que les utilisateurs en seraient multiples : frigorifiques, usine de farine de poisson...

En définitive, la réalisation de l'infrastructure de Port-Etienne qui incombe à la Société d'équipement doit s'exécuter en deux temps.

Dans un premier stade, d'une durée de 3 à 4 ans, l'adduction d'eau, l'extension de la puissance de la centrale électrique, ainsi que la fixation du prix de l'eau et de l'électricité, échapperait à la Société d'équipement, par le jeu des accords passés avec Miferma. Par contre, la Société réaliserait l'aménagement du port et assurerait sa gestion dans le respect des accords relatifs à l'acconage, à l'utilisation des ouvrages, à la fixation de prix et à la tonne débarquée.

Dans un deuxième stade, la Société d'équipement reprendra l'ensemble des installations d'eau, d'électricité et portuaires, les gèrera ou les fera gérer, fixera les prix des services et amortira les installations cédées par Miferma.

Ainsi, ses investissements seront limités au départ à un total estimé à 3 370 000 NF, ce qui lui permettra de participer financièrement à la construction du frigorifique, à l'usine de farine de poisson, aux conserveries, et éventuellement à des opérations immobilières.

3) Le domaine de l'aide extérieure

En dehors du secteur privé, la Mauritanie compte sur deux aides extérieures : le Fonds européen et le F.A.C.

Au Fonds Européen, la Mauritanie a demandé le financement de l'hôpital de Port-Etienne (2 millions NF), du centre de formation accélérée (1 820 000 NF), du goudronnage du terrain d'aviation et du pipe-line d'adduction d'eau (3 millions NF), les deux premières demandes recevant priorité.

Au F.A.C., la Mauritanie demanderait les crédits nécessaires à la construction de la route de grande circulation Port-Etienne-Cansado, soit 1 500 000 NF, et au lotissement de Port-Etienne, soit 100 000 NF, ainsi qu'éventuellement à la construction du centre de formation professionnelle accélérée, si la décision du FEDOM se faisait par trop attendre.

On s'aperçoit ainsi que l'aide extérieure sera très modérée, grâce à l'intervention de la société d'équipement et des apports privés escomptés, ce qui permettra de ne pas concentrer cette aide exclusivement sur Port-Etienne mais, au contraire, d'en faire bénéficier le reste de la Mauritanie.

Mais la Mauritanie entend bien aussi *s'aider elle-même*, malgré son manque de ressources. Des dépenses de l'ordre de 5 millions 240 000 NF, financées par le Fonds d'aménagement, à la suite d'un prélèvement sur les impôts dus par Miferma, sont envisagées notamment pour des constructions administratives.

4) Tableau résumé du financement

En résumé, le coût de l'opération « développement de Port-Etienne » reviendrait à 42,43 millions de nouveaux francs.

La Société d'équipement prendrait à sa charge 13,72 millions dont 4,37 millions préfinancés par Miferma et 4 millions préfinancés par le secteur privé (soit 4 millions sur les 9 millions de nouveaux francs estimés nécessaires pour le frigorifique, l'usine de poisson et les conserveries).

La part du budget local, par le Fonds d'aménagement de la Mauritanie serait comme nous l'avons vu, de 5 240 000 NF, celle du Fonds européen de 14 millions NF et celle du F.A.C. de 4,46 millions.

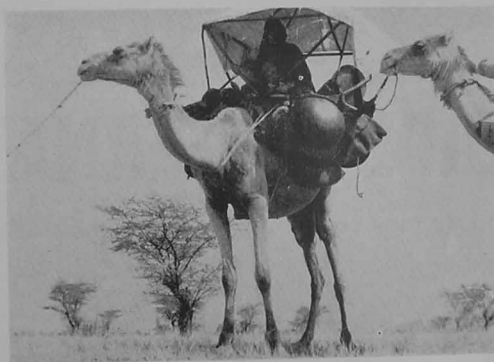
..

Tel est donc l'essentiel de ce plan d'aménagement de Port-Etienne, qui n'aurait pas été possible sans l'intervention du « fait

Miferma », seul capable de briser le cercle vicieux préexistant. Laisant de côté toute considération théorique sur la distinction à établir entre « pôle de développement » ou « implantation industrielle ponctuelle » on a cependant clairement perçu l'importance des effets induits de toute réalisation industrielle importante, même dans un Etat où l'environnement ne s'avérait guère favorable à priori. L'exemple de Port-Etienne prouve également que l'éternelle alternative entre secteur public ou secteur privé reste vaine si elle n'est pas transcendée. Seule en effet une active coopération de tous les intéressés est susceptible de provoquer les résultats maxima. C'est ce qu'a parfaitement compris le jeune et actif gouvernement mauritanien, auquel on souhaite la réussite de son plan.

Pour sa part, il est prêt à consentir des aménagements fiscaux en vue de favoriser la naissance des industries nouvelles ou le développement de celles déjà établies. La politique de prêt à l'armement local qu'il a décidée montre qu'il compte sur l'expansion économique davantage que sur une super-fiscalité pour accroître ses propres ressources.

Dans ce but, il est résolu à assurer la conjonction des efforts de la finance publique, de Miferma, de la Chambre de commerce, des entreprises privées... C'est pourquoi on peut espérer que les concours espérés ou prévus viendront tous s'inscrire dans la grande œuvre entreprise.



Dans la région de Kiffa