

# PORT-ÉTIENNE

## port de pêche et de commerce de la Mauritanie

par Pierre NOGUIER

Ingénieur civil des Ponts et Chaussées  
adjoint au Chef du Service des Ports du B.C.E.O.M.

Par 22° de latitude Nord, au creux de la large et profonde baie du Lévrier, bien abritée des houles du large par le cap Blanc, Port Etienne est la seule fenêtre naturelle de la Mauritanie sur l'océan Atlantique. Un site naturel favorable, des richesses ichtyologiques considérables dans les zones maritimes avoisinantes avaient amené depuis longtemps déjà les hommes responsables du sort de la Mauritanie à y envisager la création d'un port de pêche important. Des sociétés s'étaient même installées pour la production de poisson salé séché ou de conserves. Elles ont connu des fortunes diverses car, si l'emplacement de Port-Etienne est géographiquement favorable, l'aridité du site, l'isolement et l'effectif squelettique de la population imposaient au développement de petites industries des conditions plus que difficiles. Un acte de foi avait néanmoins été fait lorsque la construction du « wharf de pêche » actuel avait été entreprise. Mais, jusqu'à ces derniers mois, il ne semblait pas que la mise en service de cet ouvrage pût vraiment donner un coup de fouet au développement de l'industrie de la pêche. Le trafic commercial de Port-Etienne de son côté, stagnait.

Mais des circonstances nouvelles ont surgi qui permettent de reprendre l'étude du problème sur de nouvelles données : la mise en exploitation du minerai de fer de Fort-Gouraud par la société Miferma s'avère prochaine ; Port-Etienne va devenir la base logistique de l'opération industrielle considérable que représente la construction du chemin de fer de Fort-Gouraud et l'aménagement de la mine. La ville va se développer, un port minéralier va se construire au sud de la Pointe-des-Mouettes, les éléments de base indispensables au développement des industries de transformation que sont les industries dérivées de la pêche vont se trouver rassemblées : l'eau douce, obtenue à l'heure actuelle par distillation de l'eau de mer et reminéralisation, viendra par conduite et sera d'un prix abordable, le prix de l'énergie électrique, évidemment lié à l'importance de la production, tombera ; des ateliers de réparations, liés à l'opération Miferma, s'installeront ; une main-d'œuvre qualifiée sera attirée vers ce centre d'activité nouvelle.

Dans cette optique, comment se présentent les perspectives de trafic du port ?

### I. — LE PORT DE COMMERCE

Le port de commerce actuel transite en année normale 6 000 t à l'importation et 3 500 t à l'exportation. Les marchandises importées comprennent des produits de consommation courante, des carburants, quelques matériaux de construction ; les produits exportés consistent presque exclusivement en poisson séché (2 800 t).

Ce port draine le trafic de Port-Etienne et celui d'un hinterland très restreint, la majeure partie des échanges de la Mauritanie avec l'extérieur empruntant le port de Dakar. S'il semble vraisemblable que la zone du fleuve Sénégal sera dans l'avenir desservie par Dakar ou par un wharf construit à Nouakchott, il paraît en revanche évident que l'aménagement du chemin de fer minier vers Port-Gouraud et l'établissement d'une route vers Atar dirigeront vers Port-Etienne le trafic de la Mauritanie septentrionale.

Des estimations évidemment très aléatoires mais néanmoins raisonnables laissent présager que ce trafic courant pourrait passer de 10 000 à 30 000 t. S'y ajouteront les trafics spécifiques liés à l'expansion industrielle du pays, ceux de la Miferma (Fort-Gouraud), de la Micuma (Akjoujt), de l'industrie de la pêche (Port-Etienne).

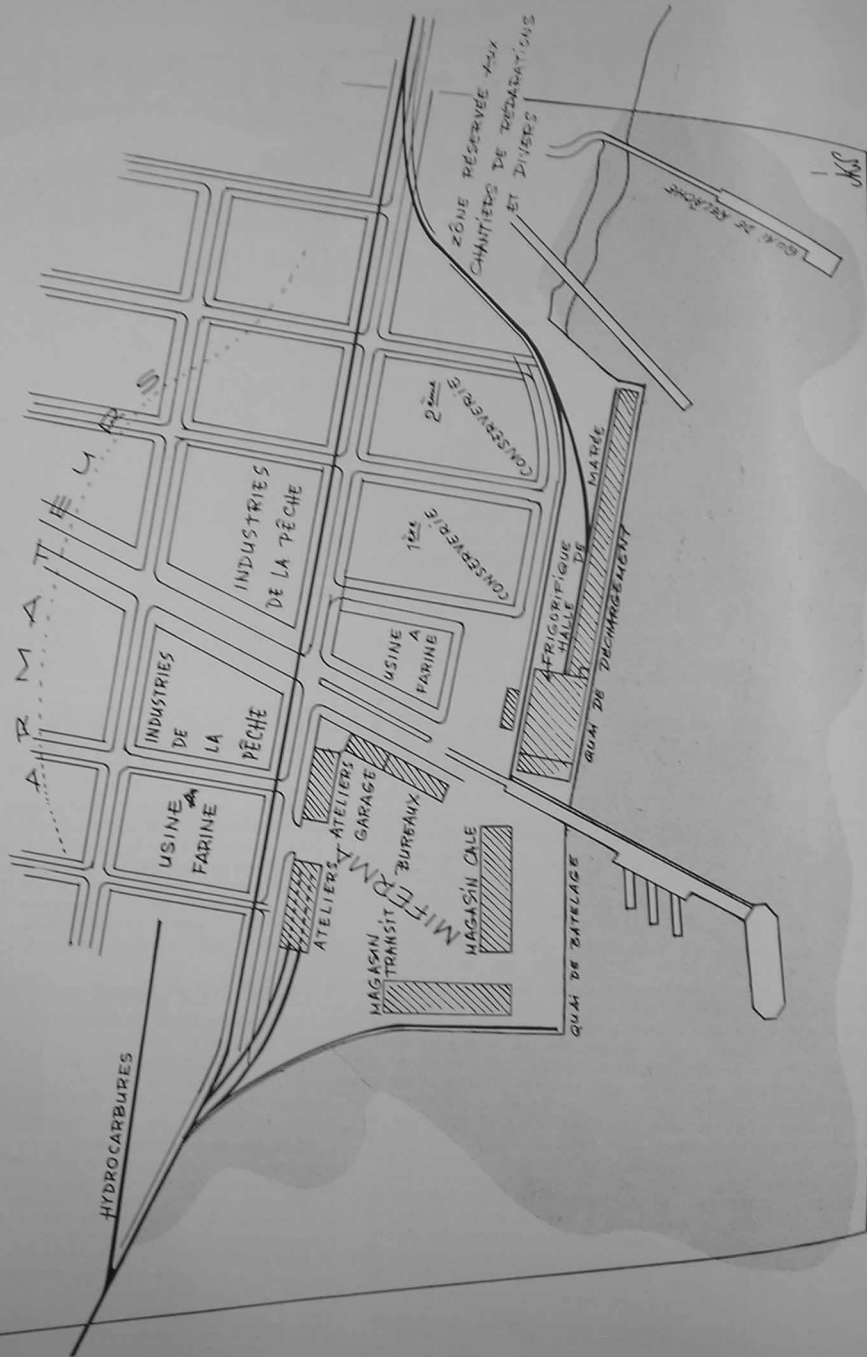
#### Trafic découlant de l'installation de la Miferma

L'installation de la Miferma amènera successivement les trafics suivants :

a) **Phase d'installation.** — Pendant cette phase, qui doit s'étaler sur quatre ans, 400 000 t environ de matériel divers devront être débarquées à Port-Etienne ; le trafic de pointe devra atteindre 80 000 t par semestre environ.

b) **Phase de fonctionnement.** — Le trafic de régime comprendra d'une part les vivres et les biens de consommation destinés au personnel des cités portuaires de Port-Etienne et minière de Fort-Gouraud, d'autre part les pièces de rechange et les produits de toutes sortes nécessaires à l'exploitation de la mine, de la voie ferrée et du port. La Miferma estime que ce trafic atteindra 30 000 t. Ce chiffre ne tient pas compte des hydrocarbures que la Miferma compte débarquer à son appontement minéralier ; les pétroliers y accostant refouleront dans un pipe-line reliant cet appontement aux installations de stockage.

# PORT DE PORT-ETIENNE (3<sup>e</sup> phase) Aménagement d'un port de pêche



### Trafic découlant de l'installation de la Micuma

Dans les premières études menées sur l'embarquement des minerais à Port-Etienne l'on considérait que la Micuma exporterait non seulement les concentrés de cuivre d'Ak-joujt (70 000 t environ) mais également : la magnétite pulvérisée qui provient de la concentration même du minerai de cuivre (500 000 t environ) ; le minerai de fer de Legleitat (1 000 000 t environ).

La situation actuelle du marché international du fer et du cuivre semble rendre marginale cette exploitation de telle sorte qu'aucune décision n'a encore été prise. Il semble raisonnable toutefois de prévoir que le minerai de fer de la Micuma pourra être exporté soit par l'intermédiaire du port minéralier Miferma soit par un nouvel ouvrage à établir plus au sud. Le minerai de cuivre pourra en raison de son faible tonnage passer par le port de commerce sous réserve d'un conditionnement adéquat.

### Trafic découlant de la mise en route du port de pêche

Cette mise en route devrait permettre d'augmenter sensiblement l'exportation de poisson. Cette exportation qui est actuellement limitée au poisson séché salé, pêché par les Canariens, racheté à ceux-ci et traité par les entreprises locales de salaison, pourra s'accroître d'une part du fait de l'augmentation même du volume de la pêche, d'autre part par l'exportation de produits plus élaborés de l'industrie de la pêche (conserves, poisson congelé, farine et huile de poisson, etc.).

Si l'on admet, ce qui est à la fois conjectural et optimiste, que le tonnage pêché pourra atteindre au cours des prochaines décades 40 000 t de poisson frais par an, on peut admettre que l'exportation des produits de l'industrie de la pêche pourra atteindre 15 000 à 20 000 t.

On peut donc considérer que le trafic futur prévisible du port de commerce de Port-Etienne atteindra :

a) 75 à 80 000 t de marchandises diverses empruntant des lignes régulières de la côte occidentale d'Afrique et décomposées comme suit : développement du trafic courant actuel : 30 000 t ; trafic de marchandises diverses Miferma et Micuma : 30 000 t ; et trafic des industries de la pêche : 20 000 t.

b) éventuellement 70 000 t de minerai de cuivre Micuma.

Insistons encore, avant d'aborder un autre sujet, sur le caractère conjectural de telles estimations.

## II. — LE PORT DE PECHE

### La pêche

Les zones maritimes littorales ou internationales proches de Port-Etienne renferment de riches réserves ichtyologiques. Tandis que, presque seuls, les Canariens s'adonnent d'une façon industrielle à la pêche côtière, les marins espagnols, portugais, italiens, grecs et français viennent y pratiquer la pêche au thon, le chalutage, la pêche à la langouste.

Pour la pêche côtière, les Canariens utilisent des bateaux à moteur de 10 à 25 m, pêchant au filet tournant courbines, diagrammes ou burros, muges et mullets. La campagne de la pêche à la courbine dure de décembre à juillet. Des apports de complément sont capturés au filet droit, aux nasses, à la senne ou à la ligne.

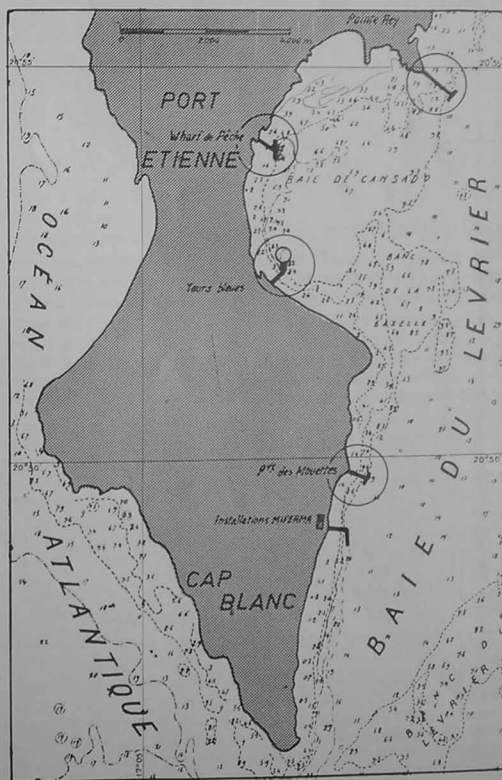
Les tonnages pêchés sont estimés à : pour la courbine, de 12 à 20 000 t ; pour le diagramme, de 5 à 10 000 t, dont un tiers à peine entre à Port-Etienne sous forme de poisson

salé « en vert » destiné au séchage. L'activité de ces pêcheurs canariens est facilitée par l'installation en rade de Saint-Pierre de « pontons » qui servent de base aux petites unités et qui sont tolérés en application du traité franco-espagnol de 1900.

La pêche hauturière s'effectue au large des côtes du Rio de Oro et de la Mauritanie dans une zone s'étendant du parallèle 20° Nord au parallèle 16° N., jusqu'aux fonds de 300 m. Aucun bateau pratiquant cette pêche n'est basé à Port-Etienne qui ne profite aucunement des richesses ichtyologiques de cette vaste région.

C'est le chalutage qui fournit le tonnage le plus important et le plus facile à estimer avec une précision acceptable. 130 bateaux au moins viennent chaluter ; ils sont de types divers, leur taille allant de 25 à 55 m, la plupart d'entre eux mesurant 30 à 40 m. Parmi eux se trouvent au moins 80 bâtiments espagnols, moitié moins de portugais, quatre chalutiers congélateurs italiens, quatre ou cinq grandes unités grecques, dont on prévoit pour les prochaines années la multiplication.

Les poissons pêchés appartiennent aux mêmes espèces que dans la zone côtière auxquelles s'ajoutent quelques autres telles que soles, merlus, dentés, pagots et pagres.



Sans craindre d'excès, on peut estimer le tonnage pêché par l'ensemble des chalutiers à plus de 100 000 t par an. (Ainsi les Portugais, à eux seuls, ont pris 40 000 t en 1958.)

En ce qui concerne la pêche au thon, aucune estimation sérieuse ne peut actuellement être faite, tant sur le nombre des bateaux qui la pratiquent que sur le tonnage pêché. On peut remarquer que la zone au droit de Port-Etienne constitue la limite de migration Nord de l'albacore, migration d'ailleurs très variable selon les années. On peut compter pêcher autour du parallèle 19° 30', légèrement au sud de Port-Etienne, pendant trois mois environ (juillet, août, septembre).

Une autre pêche hauturière est celle de la langouste rose à laquelle s'ajoute la pêche côtière de la langouste verte.

Une quinzaine de bateaux viennent pêcher la langouste verte du mois d'août au mois d'octobre le long des côtes du Rio de Oro, tout près de la terre, au moyen de filets mouillés. Le tonnage de langoustes vertes ramenées vivantes en France varie de 400 à 500 t suivant les années.

Beaucoup plus récente est la pêche à la langouste rose qui se pratique par fonds de 40 à 300 m selon la saison, au chalut ou aux casiers. Les prises ne peuvent être ramenées vivantes qu'en hiver. Pendant le reste de l'année, les unités les plus modernes permettent de conserver les queues congelées en caissettes ou sous sacs de polyvinyle.

En 1958, plus de 500 t de langoustes roses ont été extraites des lieux de pêche.

Ainsi se précise la situation paradoxale de Port-Etienne. Démuné de tout armement local à proximité de lieux de pêche très importants, offrant une rade excellente, ce port ne voit transiter que le dixième environ des captures actuellement effectuées dans la région et encore dans des conditions fort peu favorables puisque la quasi-totalité du poisson livré l'est par des pêcheurs étrangers.

### Les industries dérivées de la pêche

Le traitement actuel du poisson à Port-Etienne consiste uniquement au séchage du poisson livré « en vert » par des pêcheurs canariens, c'est-à-dire tranché et conservé salé.

Les quantités exportées par balles de 50 kg sur les marchés centre-africains sont voisines de 3 000 t : 1 000 à 1 500 tonnes de courbine ; 1 000 à 1 200 t d'un mélange d'espèces, commercialisé sous le nom de « bacalao » ; 400 à 500 tonnes de mulets ; et 200 t de requins.

Une nouvelle orientation de l'exploitation des produits de la pêche devra, bien entendu être donnée à Port-Etienne. Il est bien certain que ce sont le manque d'équipement et surtout les mauvaises conditions économiques qui ont, jusqu'à présent, restreint les méthodes de conservation au seul procédé du séchage après salage, mais le développement de la conservation du poisson impose de choisir un procédé plus rémunérateur et qui, par conséquent, valorise plus le produit pêché. Si l'on envisage les diverses industries possibles pour les produits de la pêche dans le cadre de Port-Etienne, on aboutit aux considérations suivantes :

— la congélation de poissons entiers ou de filets est possible pour des espèces à chair maigre ne rancissant pas. Soles et merlus pêchés au chalut se prêtent parfaitement à la congélation de l'animal entier.

— une autre industrie de la pêche est celle de la mise en boîtes de conserve sur place. Elle pourrait, à Port-Etienne, porter sur les thonidés, la langouste et les clupéidés. On ne peut encore toutefois affirmer que les réserves ichtyologi-

ques de ces espèces sont suffisantes pour alimenter une industrie de la conserve en sus des besoins en appâts vivants :

— industrie annexe, la fabrication de farine de poisson permet d'utiliser non seulement les déchets de tranchage et de filetage mais aussi, moyennant certaines précautions et le respect de règles d'hygiène élémentaires, les « faux poissons » que produit immanquablement le chalutage.

Il semble ainsi qu'une flottille de pêche composée de bateaux de moyenne importance basée à Port-Etienne, alimentant des industries installées sur place, trouve dans ce port des conditions favorables à sa création et son développement. Bien des inconnues demeurent encore, certes, et l'on verra plus loin que le port de pêche a été conçu pour être adaptable au développement réel de la flottille jusqu'à une production plafond de l'ordre de 40 000 t de poisson frais.

### III. — TYPES DES NAVIRES APPELES A TOUCHER PORT-ETIENNE

Si l'on excepte les minéraliers qui toucheront Port-Etienne et accosteront à l'appontement Miferma et ceux qui seront utilisés à l'exportation des minerais Micuma, on peut considérer que les navires qui toucheront Port-Etienne sont ceux qui desservent à l'heure actuelle la côte occidentale d'Afrique.

Les navires de pavillon français représentent une part importante de cette flotte et leurs caractéristiques font l'objet des tableaux A et B intercalés ci-après (flotte 1958).

La principale leçon à retenir de l'examen de ces tableaux est que 70 % du port en lourd disponible est offert par des navires calant moins de 7,50 m et que 8 % seulement correspond à des navires calant entre 7,50 et 8,00 m. Notons d'ailleurs que les 22 % restant sont essentiellement offerts par des navires de type « Liberty-Ship » provenant des surplus de la seconde guerre mondiale et voués à la disparition.

Pour l'immédiat, on peut donc considérer que le futur port de commerce de Port-Etienne peut assurer la totalité de son trafic de marchandises générales en n'ayant recours qu'à des navires tirant 7,50 m en utilisation courante, c'est-à-dire ne dépassant pas 8,00 m de tirant d'eau à pleine charge. Ces navires offrent en effet près de 80 % du port en lourd total de la flotte de commerce française fréquentant la côte occidentale d'Afrique.

Pour le grand avenir, il convient, par contre, d'être plus prudent et d'offrir aux navires des tirants d'eau plus importants.



Le bloc sanitaire d'Atar.

TABLEAU A  
Flottes des principaux armateurs français

	Genre	Nbre	Port en lourd total (t)	Port en lourd moyen (t)	Tirant d'eau (m)	Longueur (m)
Fraissinet ..	Paqueb.	3	—	—	6,8 à 6,9	140 à 161
»	Fruitiers	5	13 151	2 630	5,7 à 6,5	97 à 110
»	Cargos	3	9 124	3 041	5,5 à 5,7	77 à 117
Paquet .....	Paqueb.	3	—	—	6,6 à 7,3	130 à 140
»	Caboteurs	2	3 581	1 790	4,3	70
»	Cargos	9	37 935	4 215	5,8 à 7,3	99 à 108
Chargeurs réunis .....	Paqueb.	6	—	—	6,3 à 8,5	146 à 163
»	Fruitiers	6	16 944	2 830	5,7 à 6,4	100 à 104
»	Cargos	29	246 658	8 506	7,3 à 8,5	125 à 130
St Et Navale Caennaise .....	Caboteurs	3	4 850	3 574	5,2 à 7,0	77 à 120
»	Cargos	10	72 902	7 290	4,6 à 5,6	73 à 80
Delmas-Vieljeux ..	Fruitiers	2	11 443	5 721	5,9 à 8,4	102 à 145
					6,7	123,1
Total pour l'armement français						
	Paqueb.	12	—	—	6,6 à 8,5	130 à 163
	Fruitiers	20	66 198	3 310	5,4 à 7	90 à 110
	Caboteurs	9	11 369	1 280	< 6	< 80
	Cargos	93	554 495	5 860	5,2 à 8,45	77 à 145

TABLEAU B  
Cargos fréquentant les côtes occidentales d'Afrique  
Classification par tirant d'eau

Tirant d'eau en mètres	Nbre	Port en lourd (t)	% par rapport au tonnage total	Port en lourd moyen (t)	Longueur (m)
< 7,0 .....	46	170 251	31	3 700	64 à 117
de 7,0 à 7,5 .....	29	218 427	39	7 500	100 à 135
de 7,5 à 8,0 .....	6	44 695	8	7 500	132 à 138
> 8,0 .....	12	121 522	22	10 130	130 à 145
	93	554 495	100	5 960	

Classification par tirant d'eau pour les principaux armateurs

Fraissinet .....	3 cargos de tirant d'eau < 7,0 m totalisant	9 124 t
Paquet .....	6 cargos de tirant d'eau < 7,0 m totalisant	19 254 t
»	3 cargos de tirant d'eau de 7 à 7,5 m total.	18 618 t
Chargeurs réunis .....	19 cargos de tirant d'eau de 7 à 7,5 m total.	150 610 t
»	3 cargos de tirant d'eau de 7,5 à 8,0 m total.	22 718 t
»	7 cargos de tirant d'eau > 8,0 m totalisant	73 330 t
Delmas-Vieljeux .....	3 cargos de tirant d'eau < 7,0 m totalisant	14 400 t
»	4 cargos de tirant d'eau de 7 à 7,5 m total.	28 625 t
»	3 cargos de tirant d'eau > 8 m totalisant..	30 177 t
St Et Caennaise .....	23 cargos de tirant d'eau < 7 m totalisant..	82 203 t

#### IV. — IMPLANTATION DU PORT DE COMMERCE

Les sites possibles pour l'implantation d'un port de commerce à Port-Etienne se rangent en deux catégories :

— ou bien on envisage la construction d'un ouvrage entièrement nouveau, soit au nord de la ville, à la Pointe-Rey ; soit, dans la baie de Cansado, aux Tours-Bleues ; soit encore plus au sud, à la Pointe-des-Mouettes ;

— ou bien, au contraire, on utilise le « wharf de pêche » actuel et on l'améliore.

Les mesures hydrographiques effectuées en baie du Lévrier ont montré que l'influence de la houle du large reste faible sur la côte Ouest de la baie et que les vents de N.-E. y engendrent un clapot pouvant atteindre 80 cm de creux, tandis que les vents de N.-W. ne donnent qu'un clapot de l'ordre de 30 cm.

Ces amplitudes, nullement gênantes pour les gros navires minéraliers, sont encore tolérables pour les navires de commerce de tonnage moyen, et l'on peut considérer que nulle part n'apparaît la nécessité de prévoir des ouvrages de protection du plan d'eau.

Quelles sont les possibilités offertes par chacun des emplacements énumérés ?

A la Pointe-Rey et jusqu'à une distance de 800 m en mer, les fonds s'abaissent doucement jusqu'à la cote (— 4,00 mètres) ; à cette distance, ils tombent brusquement à (— 11,00 m) le long d'une falaise sous-marine orientée N.N.E.-S.S.W.

Cette disposition favorise la construction d'un port ouvert aux minéraliers de très fort tonnage (plus de 30 000 t) mais ne permet pas de réaliser des économies en se contentant de profondeurs moindres.

Le port envisagé comprendrait un appontement sur pieux fondé par (— 11,00) relié à la côte par une passerelle puis par une digue. D'après une étude sommaire, un tel port reviendrait à plus de 400 millions CFA pour un poste à quai, près de 700 millions CFA pour 2 postes à quai.

A la Pointe-des-Mouettes, au sud de la baie de Cansado, la configuration des fonds est sensiblement la même qu'à la Pointe-Rey, la falaise sous-marine n'étant toutefois située qu'à 400 m du rivage. En outre, la côte y est constituée d'une falaise de près d'une vingtaine de mètres de hauteur, facilitant la construction de larges remblais derrière un quai en blocs que les reconnaissances géologiques effectuées pour le port minier autorisent à envisager.

Ce port d'exploitation aisée comprendrait un terre-plein de 60 m de large, relié à la rive par une digue en remblai accédant à une tranchée taillée dans la falaise. Son prix de revient serait : de plus de 300 millions CFA pour un poste à quai, de près de 600 millions CFA pour 2 postes à quai.

Aux Tours-Bleues, la configuration des fonds est plus favorable à la recherche d'une solution économique : les fonds de (— 8,00 m) s'approchant à moins de 400 m du rivage. Il suffirait de peu de dragages (moins de 100 000 mètres cubes) pour permettre l'accostage de navires de 9 m de tirant d'eau.

Le poste comprendrait une jetée de 100 m, une passerelle de 300 m desservant un appontement, tandis que de larges terre-pleins pourraient être établis en arrière de la plage.

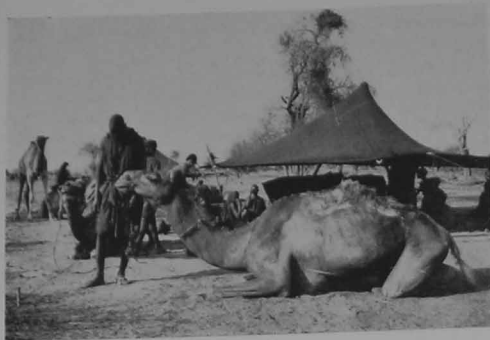
Le coût total dépasserait 300 millions CFA pour un poste à quai et avoisinerait 500 millions pour deux postes à quai.

L'agrandissement du wharf de pêche constitue la 4<sup>e</sup> et dernière solution envisagée. L'ouvrage actuel est un wharf sur gabions de 25 m de large sur 80 de longueur, fondé par fonds de (— 5,00 m) et relié à la terre par une passerelle de 215 m de longueur supportant une chaussée de 9 m de large. Orienté Nord-Sud, l'appontement repose, côté Est, sur des palplanches dont la fiche de 10 m plus longue qu'à l'Ouest, autorise le creusement ultérieur d'une souille devant l'ouvrage. Son utilisation permet, soit d'avoir un poste à quai accessible aux navires calant moins de 7,50 m, soit deux postes en l'élargissant et l'allongeant. Les travaux nécessaires consisteraient en : un doublement de la passerelle d'accès avec des caractéristiques renforcées permettant le passage de convois routiers lourds et de trains ; et un prolongement supplémentaire de 120 m environ et un élargissement à 30 m pour l'obtention de 2 postes.

Des terre-pleins peuvent être établis sans aucune difficulté en arrière de la plage.

Un cercle d'évitage dragué à (— 7,00) autorise l'évolution des navires C.O.A. Le coût de ce port ne dépasserait guère 100 millions CFA pour un poste unique et sommaire mais dépasserait 400 millions pour deux postes.

Aussi la République Islamique de Mauritanie s'est-elle orientée vers les solutions suivantes :



Un campement à l'ouest d'Alég.

1°) en première urgence, aménager le wharf de pêche pour obtenir un poste accostable qui sera exploité conjointement avec le port de batelage que va construire Miferma à la Pointe-du-Chacal, légèrement au sud de l'enracinement du wharf ;

2°) en deuxième urgence, lorsque d'une part le port de pêche deviendra de plus en plus exigeant en accostages et en terre-pleins, lorsque d'autre part le trafic du port de commerce dépassera les possibilités du wharf, déplacer complètement le port de commerce et l'installer aux Tours-Bleues.

#### V. — EVOLUTION DU PORT DE PECHE

Tandis qu'en toute première étape, bateaux de pêche et de commerce utilisant simultanément les installations existantes, des ouvrages spécifiquement destinés à la pêche seront construits dès maintenant :

— tout d'abord un prolongement à 150 m du quai de batelage Miferma permettra un déchargement aisé des apports supplémentaires,



— il sera aussi procédé au remblaiement des terre-pleins destinés à recevoir un frigorifique. L'implantation de ce frigorifique dont une étude poussée est actuellement en cours, répondra aux besoins de la congélation et du stockage des vivres frais pour l'avenir proche ; il pourra être agrandi pour faire face aux besoins futurs.

Il occupera environ 4 000 m<sup>2</sup> de terre-pleins (en comptant les extensions ultérieures) et sa position à proximité immédiate d'un quai facilitera grandement les opérations de chargement de la glace à bord des chalutiers et permettra de réduire au minimum souhaitable le circuit du poisson débarqué.

Au cours des étapes ultérieures, les quais devant le frigorifique pourront être allongés vers le Nord jusqu'à 300 m de longueur totale, tandis qu'un deuxième wharf, accoté au Nord du port à une digue de protection contre le clapot, accueillera les bâtiments à des postes d'avitaillement et de relâche. Le slip-way pourra éventuellement dans l'avenir et si le besoin s'en fait sentir, être doublé et réaménagé ; il pourra recevoir les navires de pêche pour les opérations de carénage et les réparations.

Dans sa phase finale, le port de pêche, avec ses wharfs de relâche et ses quelque 450 m de quais de déchargement, peut faire aisément face au débarquement de 50 000 t de poisson, chiffre que l'on peut considérer comme un plafond absolu.

\*  
\*\*

Le développement du port de pêche de Port-Etienne apparaît indispensable à l'équilibre économique de la République Islamique de Mauritanie. Non seulement il lui permettra de développer de nouveaux et profitables circuits commerciaux, mais encore et surtout il lui évitera de dépendre exclusivement des ressources provenant d'une unique industrie d'extraction. L'aménagement d'ouvrages accostables pour le Port de commerce permettra dorénavant aux armements d'envoyer sans appréhension l'escale de leurs navires à Port-Etienne.