

662

Les Cahiers d'Outre-Mer

Publiés par
l'Institut de Géographie de la Faculté des Lettres
de Bordeaux
avec le concours de
l'Institut d'Outre-Mer de Bordeaux
de la Société de Géographie de Bordeaux
et du
Centre National de la Recherche Scientifique

Directeurs :
Louis PAPY, Henri ENJALBERT, Guy LASSERRE

Secrétaire de Rédaction :
Yves PÉHAUT

TOME XVI
Année 1963

Siège Social : PALAIS DE LA BOURSE
Place Gabriel - BORDEAUX



NOTES ET COMPTES RENDUS

PORT-ETIENNE: LE NOUVEAU PORT INTERNATIONAL DE LA MAURITANIE

En 1960, Port-Etienne était une petite ville provinciale de Mauritanie dont la population permanente ne dépassait pas 2 500 habitants. Sa vie économique était presque entièrement fondée sur la pêche, la transformation et l'expédition du poisson. Toutefois, ce n'était pas le port principal pour la plupart des bateaux de pêche exploitant les riches eaux de la baie du Lévrier et du voisinage: il ne traitait qu'une faible partie des prises totales. Environ 150 000 tonnes de poisson étaient pêchées par la flottille internationale et sur ce total 10 000 tonnes seulement étaient traitées dans les pêcheries et saleries du port; le reste était expédié en France, en Espagne et au Portugal (1).

L'incapacité de Port-Etienne à drainer une plus forte proportion de la pêche locale était presque entièrement due au prix extrêmement élevé des frais portuaires. Il est probable que ces frais pourraient être considérablement réduits si le trafic était plus important. Cependant, ces mauvaises conditions d'exploitation ont déjà détourné l'afflux des investissements. Ce cercle vicieux a pu être stoppé par la décision de la Société anonyme des mines de fer de Mauritanie (MIFERMA) d'utiliser Port-Etienne comme port d'évacuation des immenses et riches gisements de minerai de fer de Fort-Gouraud. Grâce à cette impulsion, Port-Etienne devient un grand port exportateur de fer et de cuivre et l'un des meilleurs ports de pêche d'Afrique. Ce développement pourrait mettre fin au monopole actuel de Dakar seul port d'évacuation du commerce extra-africain de Mauritanie. Or, voici que, en 1963, les premiers chargements de fer ont quitté la Mauritanie pour les hauts-fourneaux d'Europe.

Le cadre géographique.

Port de pêche fondé en 1904 par les Français près de l'ancienne station balnéaire et centre de gomme d'Arguin, Port-Etienne a, jusqu'à nos jours, joué uniquement ce rôle. Le port doit son existence à un site exceptionnellement favorable, mais son développement a été entravé par une position générale plus médiocre. La ville et le port s'étendent sur la rive orientale de la péninsule gréseuse du Cap Blanc qui s'avance vers le Sud dans la baie de Cansado, une petite indentation de la baie du Lévrier. La ressemblance entre le site de Port-Etienne et celui de Dakar est frappante: Dakar est situé sur la rive Est de la péninsule du Cap Vert avançant dans la baie de Gorée. Dans ces deux cas, l'étiement de la péninsule vers le Sud protège le port du danger des sables mouvants côtiers si fréquents en Afrique occidentale. Port-Etienne

(1) Port-Etienne: future fenêtre atlantique de la Mauritanie. *Europe-France Outre-Mer*, n° 363 (février 1960), pp. 48-51.

présente d'autre part la seule baie abritée entre Casablanca et Dakar qui soit aisément accessible aux navires de haute mer à fort tirant d'eau, la profondeur maximum dans la baie de Cansado dépassant 7 mètres.

Si Port-Etienne et Dakar sont bien comparables en ce qui concerne le site, les conditions dissemblables de leur situation générale ont donné aux deux villes des orientations fort différentes. Dakar fut favorisé par sa situation à l'extrême pointe occidentale de l'Afrique continentale, par sa meilleure position en latitude qui permit le développement d'un hinterland agricole, par sa position centrale sur la côte où s'exerça le contrôle français, par sa proximité de la voie du Sénégal vers le Soudan. La modeste prospérité de Port-Etienne est due à la riche faune de ses eaux côtières. La rencontre du courant froid des Canaries et des courants chauds équatoriaux le long du plateau continental mauritanien, et, liée à cette rencontre l'abondance du plancton et de la végétation sous-marine, ont fait de la côte entre le Cap Timiris et le Cap Blanc un vaste aquarium où se retrouvent des espèces de la Méditerranée, de l'Océan Atlantique et des côtes américaines et guinéennes. Cette diversité permet la pêche à plein toute l'année.

Ainsi s'est trouvé valorisé le site de Port-Etienne dont l'hinterland désertique n'a jusqu'à présent pratiquement produit aucune denrée exportable.

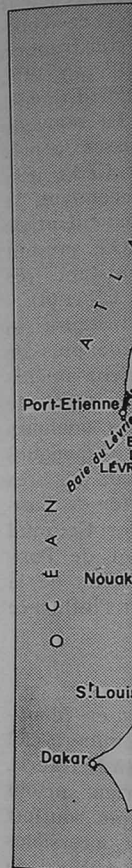
La structure du port et le trafic.

L'aménagement actuel de Port-Etienne date seulement de la veille de la deuxième guerre mondiale. Un wharf en béton, de 80 mètres sur 24 mètres, parallèle à la côte, communique avec celle-ci par une passerelle bétonnée de 225 mètres sur 9. Le wharf offre deux postes d'accostage à des navires tirant moins de 5 mètres d'eau. Les bateaux plus importants doivent rester à l'ancre dans la baie, le chargement ou le déchargement, longs et coûteux, s'effectuant par gabares. De plus, existent trois petites plates-formes de déchargement inclinées pouvant accueillir des petits bateaux, principalement ceux des pêcheurs canariens (2). Un petit bassin de réparation des navires — jusqu'à 300 tonnes —, complète le catalogue des aménagements adaptés aux besoins de la pêche ordinaire.

Français, Espagnols, Portugais, Italiens, Grecs, Israéliens et Marocains pêchent dans les eaux mauritaniennes du thon, des homards et pratiquent la pêche au chalut pour la consommation dans leurs pays. Ce sont les pêcheurs canariens qui fournissent l'essentiel du poisson déchargé à Port-Etienne, la tribu maure locale des Imragen n'y participant que pour 2 à 3 %. Les 10 000 tonnes de poisson sont lavées, salées et fumées. Le climat sec et chaud est idéal pour sécher le poisson en plein air, ce qui entraîne une perte en poids de 75 %. En 1958, la production de poisson séché s'élevait à 3 091 tonnes dont 50 % venaient de la Société Industrielle de la Grande Pêche (SIGP), le plus ancien (fondé en 1919) et le plus important établissement industriel de Port-Etienne. Le reste était traité par la Société Franco-Africaine de Conserves (SOFAC) et par de nombreuses petites installations (3).

(2) L'accord franco-espagnol du 17 juin 1900 stipule que le tiers de la pêche des Canariens dans les eaux mauritaniennes doit être déchargé et traité à Port-Etienne.

(3) LARRAT (H.). La transformation des produits de la mer et l'essor de Port-Etienne. *Industries et travaux d'outre-mer*, n° 75 (février 1960, pp. 79-91).



1. Principale
Massif de dunes

A l'heure
salé et séché
ville) qui ont
les autres ét
le Dahomey
et l'Angola s
exportations
du caviar, d
porté par avie

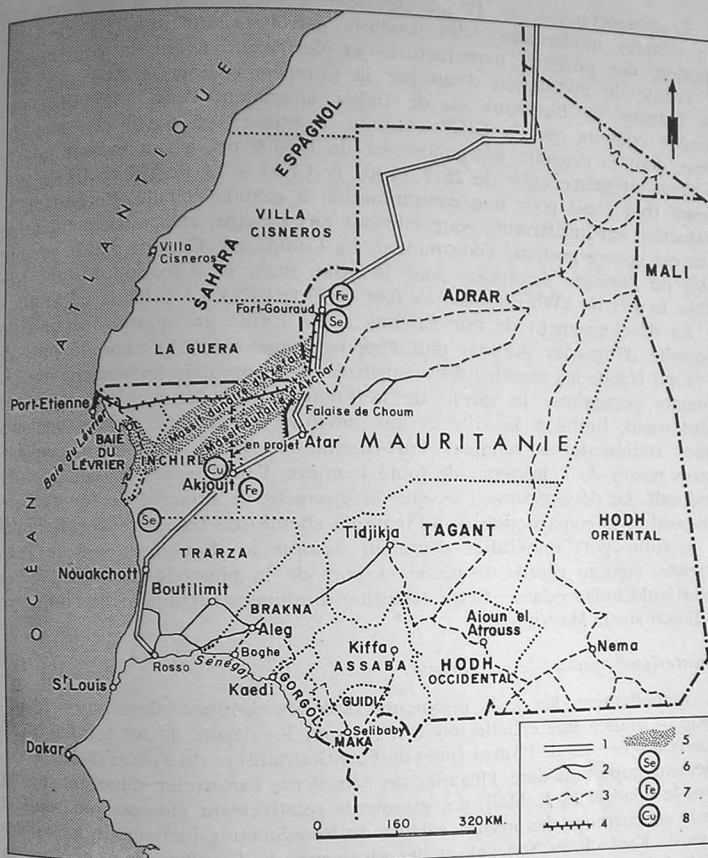


Fig. 1. — Les richesses minières de la Mauritanie.

1. Principale route. — 2. Autres routes. — 3. Pistes. — 4. Chemin de fer. — 5. Massif de dunes. — 6. Sel gemme. — 7. Minerai de fer. — 8. Minerai de cuivre.

A l'heure actuelle, Port-Etienne exporte presque uniquement du poisson salé et séché. Les principaux débouchés sont le Gabon et le Congo (Brazzaville) qui ont acheté 90 % des poissons exportés par Port-Etienne en 1958, les autres étant dirigés vers le Congo ex-belge, le Ghana, la Côte d'Ivoire, le Dahomey et la République du Cameroun. Dans ce domaine, les Canaries et l'Angola sont les principaux concurrents de la Mauritanie. Le reste des exportations — 1 % en poids, mais beaucoup plus en valeur —, comporte du caviar, du poisson en conserve, des homards et du poisson frais (transporté par avion), dirigés surtout vers la France.

Les importations, en 1958, s'élevaient à 4 463 tonnes et comprenaient des denrées alimentaires, des produits pétroliers, du matériel de construction, des produits manufacturés et de l'eau. Avant la construction de l'usine de distillation d'eau par la Compagnie Energie AOF, en 1954, des bateaux de Bordeaux ou de Dakar amenaient l'eau à Port-Etienne, procédé coûteux que la SIGP continue à utiliser en partie. La nouvelle usine, dont la capacité journalière est de 160-200 m³, a fait baisser le prix de l'eau au mètre cube de 28 F (1 400 fr CFA) à 18 F (900 fr CFA), prix encore trop élevé pour une consommation à grande échelle. Cependant, la production est insuffisante pour subvenir aux besoins, et le rationnement de l'eau est encore pratiqué couramment. La Compagnie Energie A.O.F. produit aussi de l'énergie électrique pour la ville, mais la demande restant très faible, le prix du kWh est passé de 0,40 F (20 fr CFA) à 1 F (50 fr CFA) (4).

Le développement de Port-Etienne a été freiné par quatre facteurs: la nécessité d'importer presque tout l'approvisionnement; la taxe de près de 25 % qui frappe les marchandises importées pour amortir les anciens aménagements portuaires; la rareté de la main-d'œuvre locale; l'étroitesse de l'hinterland, limité à la ville et aux environs immédiats. Seules quelques pistes rudimentaires reliaient Port-Etienne à Nouakchott et à quelques autres postes de l'intérieur; de toute manière, l'arrière-pays n'était pas très productif. Le développement assuré du gisement de minerai de fer de Fort-Gouraud et la construction d'une ligne de chemin de fer entre Fort-Gouraud et le futur port minéralier devraient assurer le développement de Port-Etienne, comme centre de pêche et port de la plus grande partie de la Mauritanie indépendante. Cette évolution diminuera certainement l'influence de Dakar sur la Mauritanie.

L'hinterland minier: le sel gemme.

Actuellement, les seuls gisements exploités commercialement en Mauritanie — mais à une échelle modeste —, sont les dépôts de sel gemme à ciel ouvert des cercles de l'Adrar (près de Fort-Gouraud) et du Trarza (à N'Terert). Élément important dans l'histoire du commerce caravanier saharien, surtout vers le Sénégal et le Mali, ces gisements relativement éloignés ont souffert de la concurrence des marais salants du Sine-Saloum, facilement accessibles près de Kaolack au Sénégal, et des gisements de Taoudeni dans le Nord du Mali. La production annuelle est tombée de plus de 4 000 t par an en 1954, à 1 000 tonnes environ aujourd'hui (5). Actuellement, Port-Etienne importe du sel des marais salants du Sine-Saloum pour traiter son poisson. Mais il est probable que la production mauritanienne de sel gemme va à nouveau augmenter sous l'effet combiné du nationalisme, de l'accroissement des tonnages de poissons manipulés dans le port, et surtout de l'amélioration des conditions de transport entre les gisements de sel et Port-Etienne. Cette augmentation de la production minière de sel apparaîtra indirectement dans les statistiques du port sous la forme de poisson fumé ou séché, et directement comme exportations de sel à destination des Etats de la côte occidentale d'Afrique, ce qui concurrencera les marais salants de Kaolack.

(4) LARRAT (H.)... p. 91. — Didier HENRY, Port-Etienne, son aménagement, son avenir. *Industries et travaux d'outre-mer*, n° 75 (février 1960), pp. 61-71.

(5) La République islamique de Mauritanie. *Notes et Etudes documentaires*, n° 2 687 (29 juillet 1960), 22 p.

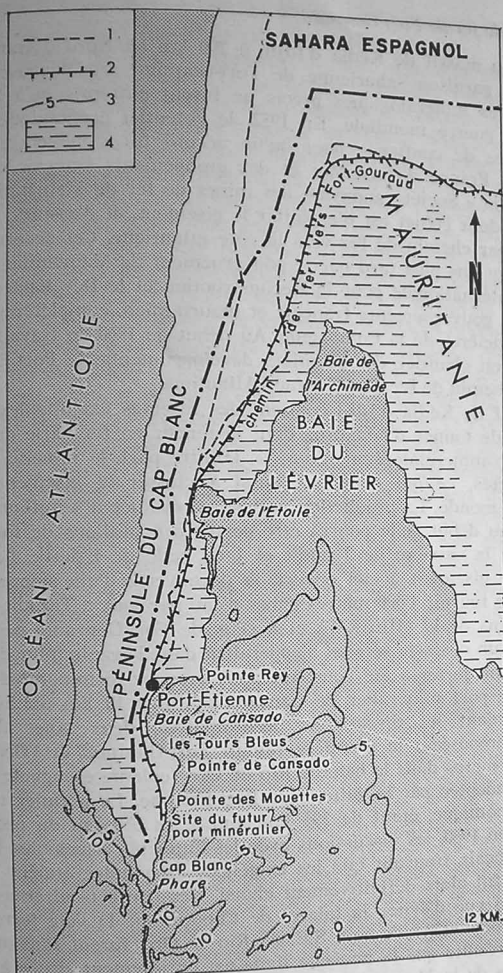


Fig. 2. — La baie du Lévrier et ses environs.

1. Piste. — 2. Chemin de fer. — 3. Isothermes. — 4. Marais.

Cependant l'importance de ces exportations — par Port-Etienne ou par le futur wharf de Nouakchott — sera bien modeste par rapport à celle des nouvelles richesses minières jusqu'ici inexploitées: le fer et le cuivre.

mprenaient
de cons-
onstruction
, en 1954,
rt-Etienne,
a nouvelle
ser le prix
CFA), prix
endant, la
nement de
F. produit
stant très
CFA) (4).
cteurs: la
e près de
ms aména-
bitesse de
quelques
quelques
t pas très
de Fort-
t-Gouraud
de Port-
tie de la
influence

en Mauri-
me à ciel
N'Terert).
n, surtout
t souffert
ccessibles
Nord du
en 1954, à
mporte du
lais il est
nouveau
ment des
élioration
ne. Cette
ment dans
et direc-
côte occi-
Kaolack.

son avenir.
no 2 687 (29)

Le gisement de fer de Fort-Gouraud.

Le fer du massif de Kédia d'Idjil, à 290 km au Nord d'Atar, et à l'Est de la petite garnison saharienne de Fort-Gouraud, fut découvert en 1934, mais des levés minéralogiques précis ne furent entrepris qu'à la veille de la deuxième guerre mondiale. En 1952, le potentiel économique du massif inspirait assez de confiance pour qu'un accord fut signé entre le Bureau Minier de la France d'Outre-Mer et des groupements français et étrangers qui créèrent la « Société anonyme des mines de fer de Mauritanie (MIFERMA), société dont l'objet est d'exploiter le gisement, et d'assurer l'évacuation du minerai par chemin de fer vers la côte atlantique. Cet accord fut ratifié seulement sept ans plus tard par le gouvernement de Mauritanie. Un prêt de la Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement et des garanties des gouvernements français et mauritanien, complétèrent les disponibilités financières de la Compagnie. Au début de 1960, le travail commença par la mise en chantier des premiers développements de Port-Etienne, tête de ligne du chemin de fer Fort-Gouraud-Atlantique.

Le massif de Kédia d'Idjil contient des réserves exploitables de près de 200 millions de tonnes d'hématite, dont la teneur en fer varie de 45 à 69 %, la moyenne commerciale étant de 63 %. D'autre part, le minerai ne contient pas d'impuretés, ce qui contribue aussi à classer le gisement parmi les meilleurs du monde. La production prévue est évaluée à 4 millions de tonnes de minerai au début; elle pourra être portée à 6 millions de tonnes dont 5 provenant de la carrière de Tazadit et 1 de celle de F'dérik. La possibilité d'exploiter le gisement à ciel ouvert, la découverte d'une nappe phréatique susceptible de fournir 1 000 mètres cubes d'eau par jour à Tazadit pour subvenir aux besoins de la MIFERMA et à ceux de Fort-Gouraud, permettent de penser qu'aucun obstacle sérieux n'apparaîtra dans l'avenir immédiat (6).

Un chemin de fer a été construit pour évacuer le minerai de fer, entre Tazadit et le port minéralier de Cansado édifié à 10 km au Sud de Port-Etienne. Pendant les discussions préliminaires, deux voies d'évacuation avaient été proposées: la première reliant Fort-Gouraud et l'Océan Atlantique à Vila Cisneros dans la baie de Rio de Oro (colonie espagnole), la deuxième, qui fut adoptée par la suite, vers Port-Etienne. Le premier tracé aurait été plus économique, étant de 395 km contre les 650 km du projet adopté. Néanmoins, en 1960, les discussions avec les autorités espagnoles furent arrêtées, les Français trouvant que les exigences espagnoles étaient excessives; Port-Etienne fut alors définitivement choisi. Des contacts ultérieurs avec les Espagnols, en vue d'éviter la falaise de Choum, sur la voie ferrée de Port-Etienne, en coupant par le coin S.E. du Rio de Oro, furent également infructueux. Il en résulte que la nouvelle ligne est entièrement située à l'intérieur des frontières de la Mauritanie; elle traverse la falaise par un tunnel et par une profonde tranchée. Les seules autres difficultés, dans ce pays généralement plat, sont les dunes d'Akchar et d'Azefal et les barkhanes de la péninsule du Cap Blanc. Cependant, ces extraordinaires barrières à la pénétration de l'hinterland de Port-Etienne peuvent être actuellement franchies grâce aux techniques mécaniques modernes. Le chemin de fer à voie étroite de 1 m

(6) ROBIN (Jean). Le fer de Fort-Gouraud. *Europe-France d'Outre-Mer*, n° 363 (février 1960), pp. 31-35.

a été ac
Gouraud

La p
l'amélior
tage mo
la flotte
à Port-E
marché
cial cour
encore p
cargos e
tait beau
profonde
Bleues, a

Les
merce e
profonde
au littor
a été am
de 415 n
une aire
tonnes d
jusqu'à 2
minerai
côtiers d
et Allema
par voie
de miner
mondiau
n'achèter

L'am
leur sont
une forte
land. No
Etienne
grande é
la deman
par de no
meilleu
située à
par une é
de 18 fra
ment les
de fuel d
mieux en
d'une gran

(7) Por
cité. — Nou
tries et Trava

a été achevé en juin 1963 et sert au transport du minerai de fer, de Fort-Gouraud au nouveau port minéralier de Cansado.

La première étape du développement du port, achevé en 1960, comprenait l'amélioration de l'unique wharf de pêche par l'adjonction d'un quai d'accostage moderne et de dragage à 8 m de profondeur permettant 70 % environ de la flotte commerciale desservant l'Afrique de l'Ouest d'accoster directement à Port-Etienne. Cet équipement était nécessaire pour le débarquement à bon marché des 400 000 tonnes de matériel de construction. Si le trafic commercial courant ne dépasse pas les prévisions actuelles, l'unique wharf, qu'il est encore possible d'améliorer ultérieurement, recevra en eau profonde les cargos et les bateaux de pêche importants. Cependant si ce trafic augmentait beaucoup, éventualité peu probable, un nouveau port de commerce en eau profonde serait construit à Pointe Rey, Pointe des Mouettes ou aux Tours Bleues, avec un wharf modernisé et un quai uniquement consacré à la pêche.

Les installations minéralières de Port-Etienne, séparées du port de commerce et de pêche, sont situées à 9,5 km au sud du wharf actuel où les profondeurs de 15 m se trouvent à 400 mètres de la côte. Un quai parallèle au littoral a été construit au large. Un chenal d'accès de 13,5 m de profondeur a été aménagé jusqu'au quai qui mesure 245 m sur 19 m et qu'une passerelle de 415 m rattache au continent. Un équipement de chargement moderne et une aire de stockage à ciel ouvert d'une capacité de plus d'un million de tonnes de minerai permet la réception des minéraliers de 65 000 t mesurant jusqu'à 240 m de long et d'un tirant d'eau de 12,5 m. Les débouchés de ce minerai de fer sont assurés en principe dans les complexes sidérurgiques côtiers des actionnaires de la MIFERMA, en France, Grande-Bretagne, Italie et Allemagne fédérale. Quelques inquiétudes se font pourtant jour: le transport par voie ferrée, même dans de bonnes conditions (convois chargés de 10 000 t de minerai), grève lourdement l'exploitation, cela à une époque où les cours mondiaux des minerais de fer ont beaucoup baissé. Or les actionnaires n'achèteront, au maximum que 3,5 Mt. Le reste sera difficile à placer.

L'aménagement du nouveau port, la voie ferrée et les commodités qui leur sont associées, vont probablement donner, directement ou indirectement, une forte impulsion au développement du port et de l'économie de l'arrière-pays. Nous avons dit que les prix onéreux des biens et des services à Port-Etienne avaient freiné, jusqu'ici, l'essor d'une industrie de la pêche à grande échelle. Les nouvelles activités entraîneront une augmentation de la demande en eau, en hydrocarbures et en électricité, qu'il faudra assurer par de nouvelles installations susceptibles de ravitailler la ville et le port à meilleur prix que les anciennes. L'eau souterraine sera captée d'une source située à moins de 80 km et amenée à Port-Etienne en wagons-citernes, ou par une éventuelle conduite à 4 francs (200 fr CFA) le mètre cube (au lieu de 18 francs — 900 fr CFA — actuellement). Un pipe-line reliera directement les tankers aux installations de stockage et remplacera l'importation de fuel diesel en bidons, ce qui réduira notamment les prix à un niveau mieux en accord avec le cours mondial. La construction par la MIFERMA d'une grande centrale thermique diminuera le prix de l'électricité de plus

(7) Pour les problèmes du nouveau port et des lignes de transport, voir: DIDIER: ouvrage cité. — NOGUIER Pierre: Port-Etienne, port de pêche et de commerce de la Mauritanie. *Industries et Travaux d'Outre-Mer*, n° 75 (février 1960), pp. 73-78.

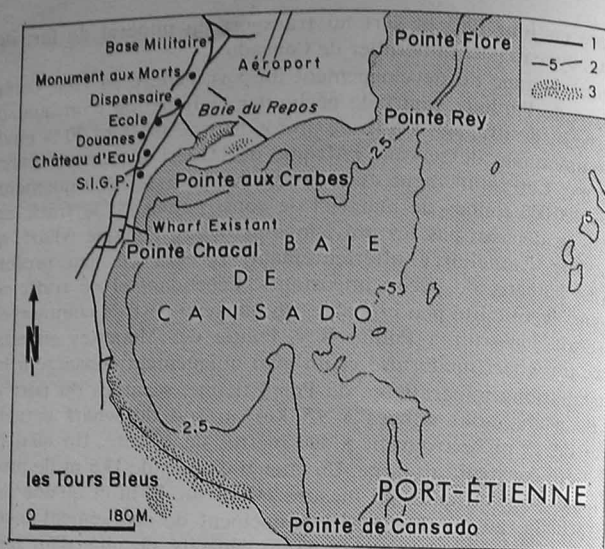


Fig. 3. — La ville et le port de Port-Etienne.

1. Route. — 2. Isothe. — 3. Sable.

de 50 %. Ces épargnes et d'autres moins spectaculaires vont probablement permettre la création d'une flottille de pêche locale plus importante, des usines de glace modernes, des installations frigorifiques, des conserveries, des usines d'engrais de poisson et d'autres aménagements permettant de mieux exploiter les riches eaux côtières. Dans quelques années le tonnage de poisson traité localement aura quadruplé et Port-Etienne sera l'un des premiers ports de pêche de l'Afrique de l'Ouest.

Les gisements de cuivre d'Akjoujt.

La construction de la ligne de chemin de fer Fort-Gouraud-Port-Etienne et le développement de la ligne de chemin de fer Port-Etienne vont probablement stimuler l'exploitation du gisement de minerai de cuivre relativement riche de Guelb-Moghrein, situé à 3 km à l'Ouest d'Akjoujt. En 1953, huit ans après la découverte de ces dépôts, la Société des Mines de Cuivre de Mauritanie (MICUMA) fut créée en vue d'étudier les possibilités et les conditions de l'exploitation, étude dont les travaux préliminaires furent achevés en 1959. Des recherches géologiques ont montré que ce gisement contient en épaisseur les deux cinquièmes du gisement, s'étend dans la zone oxydée où la teneur en métal est de 2,8 %; en profondeur, les trois autres cinquièmes forment une zone dégradée, titrant en moyenne 1,5 % de métal. De plus, les deux zones contiennent des dépôts exploitables de minerai de fer (avec un taux de magnétite de plus de 58 %) et de l'or. Des usines pilotes construites sur

place ont montré que sur place, mais élevés de la commerciale du tunement près de pompage à la ligne de cuation du r aux projets d wharf minier du marché in concerne le f assez onéreux franc (8).

Les exportations

L'ouverture et l'amélioration du pays encore nouvelles exportations Gouraud par qu'aux 50'000 tonnes minérales un gisement impurités nu ment de cuivre jusqu'à un m déterminer l tungstène, g la prospection d'autres min

L'agriculture tions mauritan vrent le pays en tonnage et produisent un place; cependant du Sénégal, permis pour quelques années d'autres denr sur Dakar, e arabique des dans les cerc joué un grand descend en gé ne laisse que

(8) CHENIER 1960, pp. 37-40. — pp. 93-95.

place ont montré qu'il était possible de laver et de concentrer les minerais sur place, mais les problèmes de l'eau et du transport, les prix de revient élevés de la construction, ont jusqu'à présent empêché l'exploitation commerciale du gisement. Une nappe d'eau souterraine a été découverte communément près d'Akjoujt et à Oued Sequelid, à 50 km; cependant les frais de pompage sont assez élevés. Une ligne de chemin de fer reliant Akjoujt à la ligne de la MIFERMA apporterait une solution au problème de l'évacuation du minerai vers Port-Etienne. Cette solution est bien supérieure aux projets de construction d'une voie ferrée ou d'une route menant à un wharf minier à construire à Nouakchott. Les incertitudes et les fluctuations du marché international du cuivre provoquent certaines réticences en ce qui concerne le financement de ce projet. Ce gisement, dont l'exploitation s'avère assez onéreuse, ne peut guère espérer trouver des débouchés que dans la zone franc (8).

Les exportations secondaires de l'hinterland de Port-Etienne.

L'ouverture de Port-Etienne à la navigation de haute mer, l'extension et l'amélioration de l'infrastructure vont sans nul doute étendre l'arrière-pays encore restreint de Port-Etienne et encourager le développement de nouvelles exploitations. Aux 6 millions de tonnes de minerai de fer de Fort-Gouraud par an et aux 70 000 tonnes de minerai de cuivre concentré ainsi qu'aux 50 000 t de minerai de fer d'Akjoujt exportables peuvent s'ajouter d'autres minerais. A 20 km au Sud-Est d'Akjoujt à Legleit el Khado existe un gisement d'hématite estimé à 15 millions de tonnes de minerai sans impuretés nuisibles, titré en métal à 50-55 %. Simultanément avec le gisement de cuivre commercialisé d'Akjoujt cette réserve de fer peut produire jusqu'à un million de tonnes par an. Des recherches ultérieures devraient déterminer la valeur commerciale des autres gisements de cuivre, fer, tungstène, gypse, étain, soufre, phosphates, titane et ilménite. De plus, la prospection pétrolière qui en est au stade préliminaire pourrait révéler d'autres minerais dans ce pays généralement sédimentaire.

L'agriculture n'offre que peu d'espoir pour l'augmentation des exportations mauritaniennes. Les zones de climat désertique et sahélien qui couvrent le pays ne permettent qu'une production agricole limitée, à la fois en tonnage et en variété. Les quelques oasis au Nord de la vallée du Sénégal produisent un peu de blé et des dattes consommées presque entièrement sur place; cependant environ 500 tonnes de dattes sont expédiées sur les marchés du Sénégal, du Mali et de la Côte d'Ivoire. Nul espoir d'expansion n'est permis pour ce commerce. La vallée relativement riche du Sénégal, avec quelques améliorations, pourrait produire un surplus de coton, de riz et d'autres denrées; mais cette production serait dirigée sur Saint-Louis ou sur Dakar, et non vers Port-Etienne. De même, la récolte de la gomme arabique des acacias sauvages au Sud du 17^e parallèle — principalement dans les cercles de Trarza, Brakna, Assaba et Hodh — production qui a joué un grand rôle dans la rivalité historique des puissances européennes, descend en général le Sénégal. La production annuelle de 2 000-3 000 tonnes ne laisse que peu d'espoir d'expansion. Enfin, l'élevage qui est pratiqué par

(8) CHENIERES (Jean). Le cuivre d'Akjoujt. *Europe-France d'Outre-Mer*, n° 363 (février 1960), pp. 37-40. — Le cuivre d'Akjoujt. *Industries et travaux d'outre-mer*, n° 75 (février 1960), pp. 93-95.

plus des trois quarts de la population et compte pour 80 % en valeur des exportations courantes de Mauritanie, n'offre qu'une quantité limitée de cuirs et peaux pour les marchés européens, la plupart des bêtes étant envoyées sur les marchés du Sénégal, du Mali et des pays plus méridionaux.

Conclusion: L'achèvement du nouveau port de Port-Etienne, la construction du nouveau chemin de fer et les affaires à grande échelle de la MIFERMA et de la MICUMA devraient élever de huit fois les revenus de la Mauritanie et réduire, sinon éliminer la nécessité actuelle d'une assistance économique étrangère (9). De plus, Port-Etienne remplacera Dakar comme port de service d'une bonne partie de la Mauritanie; cependant la véritable expansion dépend des pressions nationales et de la construction possible d'un wharf à Nouakchott, nouvelle capitale de la Mauritanie. A ces conditions, Port-Etienne aura un hinterland naturel comprenant la Mauritanie du Nord avec les centres de Fort-Gouraud, Akjoujt et Atar. Cet arrière-pays pourrait s'étendre jusqu'à Nouakchott si les relations entre les deux villes sont améliorées et si Nouakchott ne possède pas de wharf. Mais si un wharf était construit à Nouakchott, — ce qui est une question de prestige plus qu'une nécessité économique —, un hinterland, même limité, sera créé autour de la capitale, qui échappera à Port-Etienne. Quant au Sud de la Mauritanie et à la vallée du Sénégal, ils continueront à être ravitaillés par Dakar, ou peut-être par un Saint-Louis rénové. Ainsi, la région de Mauritanie la plus peuplée et la plus riche au point de vue du climat, du sol et de l'agriculture continuera vraisemblablement à dépendre d'un port international. Tel est, sans doute, le schéma futur de développement de Port-Etienne, à moins que les relations entre le Sénégal et la Mauritanie ne se détériorent et que les pressions nationales n'imposent Port-Etienne et Nouakchott comme seuls ports desservant la Mauritanie. Le fardeau de tels événements pèserait plus lourdement sur la fragile économie de la Mauritanie que sur Dakar dont le commerce mauritanien ne compte que pour 5 % dans les importations et encore moins dans les exportations. Ainsi dans l'avenir, Port-Etienne est destiné à être essentiellement un port minéralier et de pêche, et, accessoirement, le centre commercial des populations clairsemées du Nord de la Mauritanie. En tout cas, l'axe commercial traditionnel Nord-Sud de la Mauritanie, vallée du Sénégal-Dakar, va être doublé en partie par un axe Est-Ouest débouchant à Port-Etienne, développement important pour le nouveau schéma portuaire de l'ancienne A.O.F.

Richard J. PETEREC

(9) La République islamique de Mauritanie. Notes, p. 45.

Le X
portugais
conquêtes
et Porto-S
maritimes
Brésil et
transform
a été l'œ
1 400 000
tant cette
ensemble
contre-co
type de
d'une ex

C'est
monde,
sous le
ouvrage
journaux
dispersés
sont cor
la géogr
à un asp
formes p
Débuts d
Tomé, G
avec ins
étude l
l'organis
les régio
pays qui
regroupé
aux lect

Antécéd

La n
à partir
schémas
première
de colon
cane à
d'abord
territoire
à l'atmos
aux Açor
Avec des

(1) C
do Ultrama