

SOCIÉTÉ DES MINES DE FER DE MAURITANIE (MIFERMA) (1952-1974)

Hugues VINEL, président-directeur général (1952-1957)

Né à Bourg, le 2.9.1907.
F. : d'Hugues, officier du Génie, et de Marie-Jeanne Ferrari.
Études : Éc. navale, Univ. Grenoble. Gr. univ. : ing. E.N., lic. en droit.
Carr. : 1928 off. de Marine, 1940 contrôle de l'adm. de la Marine, 1947 dir. cab. du min. de la Marine, 1949 min. des Anc. Combattants [l'indépendant Louis Jacquinot, 2^e cabinet Bidault], 1951 min. de la France d'outre-mer [le MRP Paul Aujoulat, 3^e cabinet Queuille],
1952-1957 prés.-dir. gén. Soc. des mines de fer de Mauritanie,
depuis 1958 dir. du cab. du min. d'État chargé des dép. et territoires d'Outre-mer.
Décor. : comm. O. nat. Légion d'hon., cr. de guerre G.M. II, com. O. du Mérite industr. et comm., gr. off. O. de Mérite de Mai (Rép. argentine), com. O. du Mérite naval (Brésil). Membre : Nouveau Cercle.
Adr. priv. : 18, rue Jacques-Lemercier, 78 Versailles ; prof. : 27, rue Oudinot, Paris 7, France.
Source : Who's who européen, 1967.

SOCIÉTÉ DES MINES DE FER DE MAURITANIE (*L'Information financière, économique et politique*, 8 janvier 1952)

L'assemblée constitutive de cette société, qui doit entreprendre la mise en valeur des gisements de fer situés près de Fort-Goureau, en Mauritanie, se tiendra vraisemblablement dans quelques semaines. Le capital initial, relativement faible, sera inférieur à 100 millions.

Les intérêts français, qui représenteront 51 % de ce capital, grouperont, aux côtés du Bureau minier de la France d'Outre-mer, diverses sociétés dont Longwy, Marine-Homécourt, Pompey, Usinor, Mokta-el-Hadid et Minière de Conakry.

L'importante compagnie minière canadienne « Frobisher Limited », dont la participation sera de 34 %, fournira des équipements et des équipes de forage. Les intérêts britanniques seront représentés par une partie d'une portion de 15 % de la « British Iron and Steel Corporation ».

Les réserves de minerais ferreux prouvées s'élèvent actuellement à 50 millions de tonnes et on espère que la production annuelle débutera à 4 millions de tonnes.

FROBISHER, LTD

(*L'Information financière, économique et politique*, 19 février 1952)

.....

La Frobisher ... intervient pour 34 % dans le capital des Mines de fer de Mauritanie — les intérêts français représentent 51 % et les intérêts britanniques 15 % — situées à Fort-Gouraud. Les premiers échantillonnages effectués ont fourni des teneurs de 65 à 69 %. Les affleurements constatés dans les cinq parties principales du gisement ont prouvé l'existence de 1 million de tonnes par mètre de profondeur soit, au total, un tonnage minimum de 50 millions de tonnes. On étudie actuellement un forage initial destiné à démontrer une réserve de 100 millions de tonnes, nécessaire pour justifier la mise en exploitation. Le premier stade de cette exploration, qui doit commencer au début de mars, durera environ 19 mois et entraînera une dépense de \$ 600.000.

.....

SOCIÉTÉ DES MINES DE FER DE MAURITANIE
(*L'Information financière, économique et politique*, 26 février 1952)

Cette société, définitivement constituée à la suite des assemblées tenues à Dakar les 9 et 16 février 1952, a dès maintenant passé commande du matériel nécessaire à la prospection des gisements de fer situés en Mauritanie. On espère que ce matériel sera mis en place dès le début du mois d'avril. Il est prévu que les travaux de prospection auront une durée de quinze mois environ.

Le but de ces travaux est de démontrer une valeur de gisement suffisante (vraisemblablement 100 millions de tonnes) pour une exploitation annuelle de l'ordre de 4 millions de tonnes et, surtout, pour justifier la construction d'un chemin de fer. L'évacuation du minerai pose en effet un problème important, les gisements étant situés à 400 kilomètres des côtes. Le coût des travaux de prospection se situerait entre 150 et 200 millions de francs C.F.A.

Le capital initial de la nouvelle société a été fixé à 20 millions de francs C. F. A. Il est divisé en 6.000 actions de 5.000 francs C. F. A. D'ores et déjà, son augmentation est prévue et une assemblée extraordinaire va être convoquée pour le 25 mars en vue de le porter à 100 millions de francs C F. A.

La répartition du capital initial a été effectuée comme prévu (voir nos feuilles des 7 et 8 janvier). Les intérêts français groupent donc 51 % et les participations étrangères 49 %. Les groupes français sont essentiellement le Bureau minier de la France d'outremer, diverses sociétés sidérurgiques représentant les consommateurs, et des sociétés minières représentant l'élément technique (Mokta-el-Hadid et Minière de Conakry) ; enfin la Banque Rothschild et la Banque de l'Afrique occidentale. Les groupes étrangers sont la Frobisher Ltd (34 %) et la British Iron and Steel Corporation (15 %).

Le conseil d'administration comprend treize membres. Le président, de nationalité française, est M. Vinel. Les vice-présidents sont le Bureau minier de la France d'outremer. d'une part, et la Frobisher Ltd, d'autre part.

MOKTA-EL-HADID
(*L'Information financière, économique et politique*, 30 avril 1952)

www.entreprises-coloniales.fr/empire/Mokta-el-Hadid_1865-1986.pdf

.....

Le rapport indique, en outre, que Mokta-el-Hadid a vendu la totalité de ses actions « Tunisienne Steam Navigation », mais a pris des intérêts dans la Miferma (Mines de fer de Mauritanie).

.....

MOKTA EL-HADID

(L'Information financière, économique et politique, 29 mai 1952)

.....
Le rapport rappelle que la Compagnie a été amenée à prendre un intérêt dans « Miferma » (Société anonyme des mines de fer de Mauritanie), société constituée au capital de 200 millions de francs pour exploiter les gisements de minerai de fer de Fort-Gouraud.

Aciéries de Longwy

(L'Information financière, économique et politique, 31 janvier 1953)

Participations dans
Longoméтал et sa filiale chérifienne Longoméтал-Afrique,
Société des Mines de Fer de Mauritanie, créée pour l'exploitation d'importants
gisements de fer dans la région de Fort-Gouraud.

MONTRÉAL

LES PROJETS DU GROUPE FROBISHER VENTURES

(L'Information financière, économique et politique, 24 juin 1953)

.....
À propos de sa participation à Miferma (Société anonyme des Mines de fer de Mauritanie), le président a souligné que les résultats des travaux d'exploration justifient la mise en exploitation du gisement de Miferma, mais qu'il existe encore des problèmes politiques et économiques à résoudre.

.....

SOCIÉTÉ FINANCIÈRE POUR LA FRANCE
ET LES PAYS D'OUTRE-MER (S.O.F.F.O.)

(L'Information financière, économique et politique, 26 juin 1953)

www.entreprises-coloniales.fr/empire/SOFFO_1949-1972.pdf

Le rapport du conseil souligne que l'augmentation du portefeuille-titres provient notamment de la prise de participations nouvelles dans... la Société des mines de fer de Mauritanie

Mines de fer de Mauritanie

(L'Information financière, économique et politique, 10 juillet 1953)

L'assemblée du 30 juin a approuvé les comptes de l'exercice au 31 décembre 1952 d'une durée de dix-huit mois et demi. L'historique de ces deux années se confond avec celui des prospections nécessaires pour déterminer l'importance et la richesse des

minerais de fer de la région de Fort-Gouraud. La qualité des échantillons recueillis tant dans les galeries que dans les sondages montre un minerai d'excellente qualité à teneur très élevée et pratiquement sans impureté.

L'importance des réserves, d'ores et déjà démontrée, justifie les investissements qui seront nécessaires pour assurer l'évacuation du minerai.

Les missions de reconnaissance examinent actuellement sur le terrain les itinéraires de chemin de fer possibles entre Fort-Gouraud et la côte Atlantique, chemin de fer nécessaire afin de transporter le matériel et l'équipement pour l'exploitation des mines. Cette exploitation ne pourrait commencer effectivement que d'ici deux ans et demi

Minerais et métaux

(L'Information financière, économique et politique, 6 avril 1954)

.....
Le conseil indique que l'augmentation de 38.518.251 fr. des titres de participations résulte pour la majeure partie de prise de participations dans les Mines de cuivre de Mauritanie, Mines de fer de Mauritanie et Minière du Siroua.

.....
Société financière pour la France et les Pays d'Outre-Mer (S. O. F. F. O.)
(L'Information financière, économique et politique, 16 juin 1955)

.....
SOCIÉTÉ DES MINES DE FER DE MAURITANIE. — La société a continué les travaux de prospections de ses gisements de Fort-Gouraud et poursuivi les négociations avec les autorités françaises et espagnoles en vue de fixer les conditions d'évacuation du minerai.

SOFFO, 1956 :
Participations dans Miferma (Mines de fer de Mauritanie), 18 %

MINES DE FER DE MAURITANIE (MIFERMA)

(L'Information financière, économique et politique, 12 mars 1957)

La question de l'évacuation du minerai paraît résolue et c'est la solution des problèmes de financement qui conditionne maintenant le passage au stade de l'exploitation.

Le minerai de Fort-Gouraud serait évacué par Port-Étienne. L'allongement du parcours de la voie ferrée que représente cette solution par rapport à l'évacuation par le port espagnol de Villa-Cisneros sera compensé par l'utilisation de trains lourds, pour lesquels le prix de revient de la tonne kilométrique est moins élevé.

Quant au financement, il fait actuellement l'objet de divers pourparlers.

Le capital de la Miferma est de 412.500.000 fr. C.F.A. Il reste réparti de la façon suivante : groupe français : 50,5 % ; groupe canadien (Frobisher), 34 % ; British Iron and Steel : 14,5 % ; divers : 1 %.

MONTRÉAL

La cession de la participation de la Frobisher dans les mines de fer de Mauritanie
(*L'Information financière, économique et politique*, 11 avril 1957)

La Frobisher Limited confirme la conclusion d'un accord d'option avec un groupe financier européen portant sur \$ 2 millions pour sa participation de 34 % dans la Société anonyme des mines de fer de Mauritanie.

La société a reçu un premier paiement de \$ 500.000, le solde étant payable en deux ans si l'option est exercée (câble « Agefi »).

MINES DE FER DE MAURITANIE

(*L'Information financière, économique et politique*, 30 avril 1957)

Le groupe italien FINSIDER a racheté à la société canadienne Frobisher Ltd une partie de la participation de 34 % que cette dernière détenait dans la Miferma.

À la suite de cette transaction, Finsider possède 15 % du capital de la Miferma, actuellement fixé à 412 millions 500.000 francs C.F.A.

Importants développements de l'industrie minière dans les T.O.M. en 1956

(*L'Information financière, économique et politique*, 29 mai 1957)

.....
La Société des mines de fer de Mauritanie a sensiblement augmenté les moyens du siège d'exploitation par l'achat de nouvelles sondeuses. Les études effectuées à F'Derit et Tazadit ont démontré l'existence de 100 millions de tonnes de minerai à haute teneur en fer, pratiquement sans impuretés, avec des possibilités supérieures non encore chiffrées.
.....

Émile LAFFON, président

Mines de fer de Mauritanie

Nomination de nouveaux administrateurs

(*L'Information financière, économique et politique*, 13 juin 1957)

Plusieurs changements viennent d'intervenir dans le composition du conseil d'administration de la Société des mines de fer de Mauritanie (MIFERMA) qui doit entrer prochainement dans la phase d'équipement et d'exploitation.

La Société canadienne Frobisher Limited ayant cédé, le 29 mars dernier, ses intérêts dans MIFERMA, trois administrateurs représentant ce groupe ont démissionné. De plus, M. Hugues Vinel a démissionné comme président et comme administrateur.

Le conseil a coopté comme administrateurs MM. Émile Laffon et Alberto Capanna. M. Laffon a été nommé président du conseil d'administration.

M. Laffon est également président de la Société Le Nickel* ; il est administrateur des Etablissements Kuhlmann, de la S. I. Nord et de Rio Tinto Compagny Limited.

M. Capanna est directeur central de la Societa Finanziaria Siderurgica FINSIDER qui groupe les intérêts sidérurgiques de l'État italien. FINSIDER possède maintenant une participation de 15 % dans MIFERMA.

Les sociétés qui s'intéressent à la mise en valeur du Sahara
(*Réalités*, juillet 1957)

MINERAI : Fer : MIFERMA (Sté des mines de fer de Mauritanie). Pdt-dir. gén. : M. [Hugues] Vinel. Capital : 760 millions. — État 22 % ; *British Iron Steel Corp. Ltd* 15 % ; *Finsider (italien)* 13 % ; Sidérurgie fr. , Groupes bancaires et divers 50 %.

MINES DE FER DE MAURITANIE
(MIFERMA)

(*L'Information financière, économique et politique*, 9 août 1957)

BONN. — Le « Handelsblatt » se fait l'écho d'une prise de participation de l'industrie lourde allemande à la Société des mines de fer de Mauritanie (MIFERMA). D'après le journal allemand, cette participation serait de l'ordre de 10 % et les négociations engagées dans ce but se dérouleraient avec succès.

Le « Handelsblatt » estime que l'exploitation des mines de Fort Gouraud nécessiterait un capital de 46 milliards de francs. Les groupes d'intérêts privés fourniraient 20 milliards. La « Caisse centrale de la France d'Outre-mer » avancerait à la MIFERMA 6 milliards et cette dernière espère obtenir 20 autres milliards de francs de la B.I.R.D. Les négociations dureront encore un certain temps, mais on espère pouvoir commencer les travaux dans le courant de l'année à venir.

N. D. L. R. — Dans son allocution à l'assemblée des Chemins de Fer du Nord, tenue le 24 mai dernier, le baron Guy de Rothschild donnait, en ce qui concerne la « Miferma », dans laquelle les Chemins de fer du Nord envisageaient de pondre une participation de 5 % (et dont, rappelons-le, M. Émile Laffon, président de la Société Le Nickel, est également président du conseil d'administration), les précisions suivantes :

« Le gisement exploitable est évalué aujourd'hui à 100 millions de tonnes de minerai à 64 % environ de fer sans impuretés gênantes, donc excellent.

Notre groupe, en liaison avec le Bureau minier et des associés, tant français qu'étrangers, est un des promoteurs principaux de l'affaire.

Les investissements à prévoir sont considérables, s'agissant du financement de l'exploitation proprement dite, de la construction d'un chemin de fer d'évacuation de plus de 600 kilomètres, et de l'édification d'un port minier à Port-Étienne susceptible d'embarquer au moins 4 millions de tonnes par an. Au total : 40 à 47 milliards.

Le financement est à l'étude et repose sur une société dont le capital doit être de l'ordre de 16 à 20 milliards de francs métropolitains.

Si l'on tient compte à la fois de la qualité remarquable du minerai, du prix auquel il pourra normalement être vendu pendant les vingt à vingt-cinq années d'exploitation, tout en faisant sur ces produits les abattements de sécurité raisonnables, il apparaît qu'un investissement dans le capital de Miferma est attrayant et doit récompenser l'actionnaire de départ des risques techniques, financiers, commerciaux et surtout politiques qu'il prend en souscrivant. »

MINES DE FER DE MAURITANIE
(MIFERMA)

(L'Information financière, économique et politique, 13 août 1957)

Il se confirme qu'un groupe de sidérurgistes allemands a donné son accord de principe pour une prise de participation de 10 % dans le capital de la Miferma. (Voir *L'Information* datée du 9 août.)

Ces 10 % proviendraient de la liquidation de la participation canadienne Frobisher, dont le montant était, à l'origine, de 34 % du capital de la Miferma, et sur laquelle, rappelons-le, 15 % ont déjà été cédés au groupe italien Finsider.

Les négociations en vue de la reprise du reliquat de l'ancienne participation Frobisher (soit 9 %) pourraient prochainement aboutir.

SOCIÉTÉ DES MINES DE FER DE MAURITANIE

(L'Information financière, économique et politique, 21 août 1957)

Parmi les importantes sociétés métallurgiques allemandes qui, comme déjà, indiqué, ont décidé de souscrire 10 % du capital-actions d'un milliard de francs de la Société des mines de fer de Mauritanie, figurent notamment les groupes Mannesmann et Thyssen. Ces sociétés allemandes reprennent une partie des actions revendues par la Frobisher.

Paul LEROY-BEAULIEU, président

NOMINATION

Mines de fer de Mauritanie

(L'Information financière, économique et politique, 15 octobre 1957)

Dans sa séance du 12 octobre, le conseil d'administration de la société a désigné deux nouveaux administrateurs : M. Paul Leroy-Beaulieu, inspecteur général des Finances, et le Dr Karl Kamp, président de la Société anonyme Barbara Erzbergbau.

M. Paul Leroy-Beaulieu a été appelé à la présidence du conseil d'administration, où il succède à M. Émile Laffon, décédé.

COMPAGNIE FINANCIÈRE POUR L'ONTRE-MER (COFIMER)

(L'Information financière, économique et politique, 5 décembre 1957)

.....
COFIMER compte ... participer à l'exploitation du gisement de fer de Fort-Gouraud, que prépare la Société des mines de fer de Mauritanie, avec la collaboration des sidérurgies française, britannique, italienne et allemande.
.....

NOMINATION

M. LEROY-BEAULIEU,
PRÉSIDENT DE LA MIFERMA
(*L'Information financière, économique et politique*, 28 décembre 1957)

M. Paul Leroy-Beaulieu, inspecteur général des finances et attaché financier à Londres, a été nommé président-directeur général de la SOCIÉTÉ DES MINES DE FER DE MAURITANIE, groupement dont le capital est en majorité français, et qui associe la France, l'Italie et l'Angleterre à l'exploitation du riche gisement de Fort-Gouraud. Les recherches préliminaires étant maintenant achevées, il est probable que des travaux préparatoires à la mise en exploitation de ce gisement commenceront en 1958.

MINES DE FER DE MAURITANIE (MIFERMA)
(*L'Information financière, économique et politique*, 24 janvier 1958)

À l'assemblée extraordinaire du 6 février, le conseil demandera l'autorisation de porter le capital, en une ou plusieurs fois, de 412.500.000 francs C.F.A. à 1.237.500.000 fr. C.F.A. par émission au pair d'actions de 5.000 fr. C.F.A.

MINES DE FER DE MAURITANIE (MIFERMA)
(*L'Information financière, économique et politique*, 8 février 1958)

L'assemblée extraordinaire du 6 février a autorisé le conseil à augmenter le capital (412.500.000 francs C.F.A.) de 825 millions de francs C.F.A. pour le porter au maximum à 1.237.500.000 francs C.F.A. par émission au pair d'actions en numéraire.

Le conseil, usant de cette autorisation, a décidé à l'issue de cette assemblée, d'augmenter le capital de 825 millions de francs C.F.A. par l'émission, au pair, de 165.000 actions de 5.000 francs C.F.A. qui seront libérées de moitié à la souscription.

MINES DE FER DE MAURITANIE (MIFERMA)
(*L'Information financière, économique et politique*, 12 février 1958)

Cette société négocierait actuellement avec les autorités espagnoles un accord en vue de permettre à la ligne de chemin de fer de Fort-Gouraud à Port-Étienne, qui doit assurer l'évacuation du minerai, d'emprunter le territoire espagnol du Rio de Oro.

Le parcours complet en territoire français nécessiterait en effet la création d'ouvrages d'art importants.

UNE MISSION DE LA B. I. R. D. EN MAURITANIE
(*L'Information financière, économique et politique*, 20 février 1958)

L'agence France-Presse transmet la dépêche suivante :

« Suivant des informations de bonne source, une mission de la Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement se rendra en Mauritanie en avril prochain pour y examiner les possibilités de mise en exploitation du grand gisement de fer de Fort-Gouraud.

Une demande de prêt en faveur de la Société Miferma, qui a étudié le gisement et est en train de se transformer en société d'exploitation, a été déposée par le gouvernement français le 4 octobre dernier. Bien que la procédure pour l'octroi du prêt ne soit pas encore terminée, il semble que les autorités de la B.I.R.D. soient favorablement impressionnées par les possibilités qu'offre le gisement de Fort-Gouraud. Suivant la décision prise par la B.I.R.D., la Miferma procédera à une augmentation de capital qui la mettra en mesure de passer immédiatement à l'exploitation.

Avant son départ pour Dakar, M. Moktar Ould Daddah, vice-président du conseil du gouvernement de Mauritanie, qui vient d'assister à Paris à la conférence des chefs de Territoires et des vice-présidents des conseils de gouvernement, a déclaré à l'A.F.P. qu'il espérait voir démarrer dans un avenir relativement proche les deux grandes entreprises minières de Mauritanie, les mines de fer de Fort-Gouraud (Miferma) et les mines de cuivre d'Akjoujt (Micuma). Le vice-président du conseil de gouvernement a déclaré que son gouvernement accorderait toute aide possible aux deux sociétés pour faciliter leur tâche. »

Des représentants de la B.I.R.D. à Fort-Gouraud
(*L'Information financière, économique et politique*, 12 avril 1958)

DAKAR, 11 avril. — M. Williams, expert de la Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement (B.I.R.D.), est arrivé hier à Fort-Gouraud (Mauritanie) où vont également se rendre MM. Leroy-Beaulieu, président des Mines de Mauritanie, et Audibert, directeur général, ainsi qu'une mission d'ingénieurs.

Ces personnalités doivent prendre contact avec M. Moktar Oul Daddah, vice-président du Conseil de gouvernement mauritanien, qui est pareillement attendu à Fort-Gouraud.

LA B.I.R.D. ACCORDERAIT UN CRÉDIT DE \$ 60 MILLIONS
À LA MIFERMA
(*L'Information financière, économique et politique*, 29 mai 1958)

Selon une dépêche « France Presse » de Washington, la Banque Mondiale a décidé de passer outre à une protestation que lui avait adressée récemment le gouvernement marocain contre une demande d'ouverture de crédit — \$ 60 millions — soumise par la France pour le développement des mines de fer en Mauritanie.

La décision serait communiquée incessamment aux deux gouvernements intéressés

En prenant cette décision de passer outre à la protestation marocaine, la Banque Mondiale se réserve donc le droit de poursuivre une étude dont dépendra l'ouverture du crédit demandé par la France.

Société financière pour la France et les Pays d'Outre-Mer (S. O. F. F. O.)
Exercice 1957

(*L'Information financière, économique et politique*, 5 juillet 1958)

.....
Elle a réalisé ... sa participation dans la Société des mines de fer de Mauritanie.

AFRIQUE DU NORD
LES REVENDICATIONS MAROCAINES SUR LA MAURITANIE
(*L'Information financière, économique et politique*, 1^{er} août 1958)

La revue *Sahara el Maghreb*, publiée à Rabat par Allal el Fassi, leader de l'Istiqlal, pose le problème de la Mauritanie. Si, à l'entendre, il est prématuré d'engager des négociations avec la France, le « caractère marocain » de ce territoire doit être affirmé dès maintenant. À cet effet, ladite revue suggère que des contacts soient pris avec Paris en vue de la nomination à Atar d'un vice-roi qui représenterait en Mauritanie « l'autorité spirituelle » de Mohammed V.

La même revue annonce une crise prochaine en Mauritanie dont le « gouvernement collaborateur » tombera, prédit-elle, avant décembre. Elle fait état de la pression qui serait exercée par la France sur le gouvernement mauritanien pour l'amener à désavouer « ceux qui réclament le rattachement de ce territoire au Maroc ».

Une prise de position antifranaise de l'ambassadeur
du Maroc à Bonn

RABAT. — Dans la revue *Perspectives sahariennes*, M. Abdelkébir El Fassi, ambassadeur du Maroc à Bonn, ancien directeur des Affaires sahariennes au ministère de l'Intérieur, évoque sous le titre « La B.I.R.D. et nous », la demande de crédit présentée à la Banque internationale par la Société des mines de fer de Mauritanie.

« Si la B.I.R.D. accepte de financer le projet de la M.I.F.E.R.M.A., écrit M. El Fassi, elle aura transgressé ses propres règlements. Car tout investissement requiert une politique clairvoyante. Ce n'est pas parce que la France est incapable de financer l'équipement des territoires qu'elle dit être ses territoires d'outre-mer, qu'il appartient aux organismes internationaux de l'y aider, en dépit du bon sens. Et voudront-ils l'aider qu'ils échoueront tout comme la France. »

M. El Fassi conclut : « Avant d'investir, assurez la sécurité. Pour avoir la sécurité, rendez aux peuples la liberté. »

MINES DE FER DE MAURITANIE
(MIFERMA)
(*L'Information financière, économique et politique*, 2 décembre 1958)

Un accord de principe vient d'être conclu entre la Société et les autorités espagnoles, permettant à la ligne de chemin de fer de Fort-Gouraud à Port-Étienne, qui doit assurer l'évacuation du minerai, d'emprunter le territoire espagnol du Rio de Oro.

En compensation, une participation dans le capital de la société serait accordée à l'État espagnol ; des discussions sont en cours afin d'en déterminer l'importance. On ignore encore comment seront représentés les intérêts espagnols au sein de la société.

Les travaux de construction de la voie ferrée devraient débuter dans le courant de l'année prochaine.

Rappelons que l'exploitation de ces gisements commencerait selon les plans initiaux, en 1962.

CIE DU CHEMIN DE FER DU NORD
L'ALLOCUTION DU PRÉSIDENT
(*L'Information financière, économique et politique*, 13 juin 1959)

À l'assemblée générale ordinaire du 11 juin, le président, le baron Guy de Rothschild, a prononcé l'allocution suivante :

« Vous venez d'entendre le rapport de vos commissaires aux comptes relatif à l'application de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

Je voudrais vous donner, à l'occasion des opérations qu'il évoque, quelques explications.

Et d'abord, au sujet des transactions concernant actions et droits de souscription Miferma.

Les complications, dont je vous ai plusieurs fois entretenus, des dispositions fiscales relatives aux sociétés « holding » ont obligé le Chemin de Fer du Nord à rechercher des titres, dits d'origine, pour sa participation de 5 % dans la Société Miferma. Parallèlement, la Société Cofimer, qui désirait également acquérir 5 % de Miferma, n'était pas tenue à la même obligation.

Par suite, à l'occasion du triplement du capital de Miferma intervenu en 1958, nous avons été amenés à conclure une série d'acquisitions et de rétrocessions d'actions et de droits entre la Banque Rothschild Frères, Cofimer et Chemin de Fer du Nord.

À la suite de ces opérations, qui ont été sans bénéfice ni perte, aussi bien pour le Chemin de Fer du Nord que pour Cofimer, votre compagnie possède une participation filiale de 5 % dans Miferma, et Cofimer un intérêt de 5 % également. L'acquisition de ces postes a coûté la même somme, à quelques francs près, aux deux sociétés.

80 milliards d'investissement dans Miferma

Quelques mots sur Miferma, c'est-à-dire la Société anonyme des mines de fer de Mauritanie, qui a pour objet d'exploiter les gisements de Fort-Gouraud.

Le minerai qui s'y trouve a une teneur moyenne en fer de 64 % comparable à celle des meilleurs minerais connus, ceux de Suède, en particulier. Lorsque ce gisement sera exploité au rythme de 6 millions de tonnes par an, il constituera un élément d'approvisionnement important pour la sidérurgie européenne. Celle-ci l'a si bien reconnu que le groupe des actionnaires étrangers, à peine minoritaire, comprend à la fois des sidérurgiques britanniques, italiens et allemands.

Les études et négociations de tous ordres relatives à ce gisement ont rencontré de nombreuses difficultés qui ont retardé la décision d'exploiter. Tout n'est pas encore au point. Le total des investissements devrait se situer à un peu plus de 80 milliards dont 25 milliards pourraient être demandés aux actionnaires. Des conversations sont en cours pour obtenir un prêt à long terme de la Banque internationale pour la reconstruction et le développement. Il semble qu'actuellement, ce ne soit pas faire preuve d'optimisme imprudent que d'envisager la fin de la période d'incertitude. En cas de mise en exploitation, les perspectives de rentabilité de cette affaire justifieraient pleinement l'investissement important décidé par votre Compagnie dans Miferma.

.....

L'INVENTAIRE
DU PORTEFEUILLE
AU 31 DÉCEMBRE 1958

b) Valeurs françaises non cotées :
MIFERMA, 2.375 act. et 1.281 parts

Mines de fer de Mauritanie
MIFERMA
(*L'Information financière, économique et politique*, 25 août 1959)

Pour que les travaux de mise en valeur du gisement de Fort-Gouraud puissent démarrer dès l'octroi du prêt de la B.I.R.D., pour lequel des négociations sont en cours, la société procède actuellement à des appels d'offres restreints qui permettront de retenir les entreprises qui seront admises à prendre part aux adjudications.

Ces appels d'offres concernent la construction des 750 km de voies ferrées entre Port-Étienne et Fort-Gouraud, de 660 logements à Port-Étienne, d'un tunnel de 2.000 mètres dans la falaise de Choum et des lots de terrassements à Fort-Gouraud et Port-Étienne.

D'autre part, la Société fait appel à des offres pour la fourniture de groupes électrogènes Diesel de 1.000 et 2.000 kW pour une puissance totale de 17.000 kW, destinés aux centrales de Port-Étienne et de Fort-Gouraud.

AU COURS DE LEUR SÉJOUR AUX ÉTATS-UNIS,
MM. PINAY ET COUVE DE MURVILLE
S'ENTRETIENDRONT AVEC LES DIRIGEANTS AMÉRICAINS
(*L'Information financière, économique et politique*, 26 septembre 1959)

.....
La visite de M. Antoine Pinay aux États-Unis pourrait faire avancer les conversations engagées actuellement pour la signature d'un traité d'établissement entre la France et les États-Unis. Le ministre des Finances pourrait conclure deux prêts destinés à financer les réalisations économiques en Afrique, pour lesquels les demandes ont été faites à la Banque Mondiale. Il s'agit d'un prêt de 65 millions de dollars pour l'équipement des mines de fer de Mauritanie (projet Miferma) et la construction du chemin de fer reliant les mines à Port-Étienne ; d'autre part, un prêt de 25 millions de dollars pour l'établissement du pipeline d'Hassi Messaoud à Bougie en cours de réalisation. À ce prêt s'ajouterait un prêt de même montant ouvert par les banques et les sociétés d'assurances américaines.

Mines de fer de Mauritanie
(MIFERMA)
(*L'Information financière, économique et politique*, 29 septembre 1959)

Les négociations avec les autorités espagnoles, en vue de la conclusion de l'accord qui devait permettre à la ligne de chemin de fer de Fort-Gouraud à Port-Étienne, d'emprunter le territoire espagnol du Rio de Oro, n'ont pas abouti.

Le tracé de la voie de chemin de fer contournera donc le territoire du Rio de Oro et empruntera complètement le territoire mauritanien. De ce fait, le parcours sera allongé et la construction d'importants ouvrages d'art sera nécessaire.

Rappelons que la Société procède actuellement à des appels d'offre restreints qui permettront de retenir les entreprises qui seront admises à prendre part aux

adjudications. Ces dernières ne seront lancées que lorsque la B.I.R.D. aura donné son accord au prêt demandé par la société

MINES DE FER DE MAURITANIE
(MIFERMA)

(*L'Information financière, économique et politique*, 18 décembre 1959)

L'assemblée extraordinaire réunie le 16 décembre :

1. A procédé à la révision des statuts de la société ;
2. A autorisé le conseil d'administration à contracter auprès de la Banque internationale pour la reconstruction et le développement un emprunt d'un montant maximum dans des monnaies diverses équivalant à 66 millions de dollars avec possibilité d'émission d'obligations représentant tout ou partie du principal du prêt ;
3. A autorisé le conseil d'administration à décider, lorsqu'il le jugera à propos, l'augmentation du capital d'une somme totale de 12 milliards 62.500.000 francs C.F.A. pour le porter, en une ou plusieurs fois de son montant actuel à 13.300 millions de francs C.F.A., la souscription aux actions nouvelles étant réservée par préférence aux actionnaires.

Nous croyons savoir que le conseil d'administration usera de ces autorisations au début de l'année 1960.

Suret-Canale, *Afrique noire occidentale et centrale 1945-1960*, p. 345 :

Pendant un temps, la S.O.F.F.O. participa au capital de la MIFERMA ¹, puis s'en retira avant la mise en exploitation.

La Compagnie financière pour l'Outre-Mer (COFIMER)
et les investissements africains
(*Réalités*, juin 1960)

Le plus récent projet dont la réalisation ait été décidée concerne la société des Mines de fer de Mauritanie « MIFERMA », dont Cofimer détient 6 % du capital et à laquelle la BIRD vient d'accorder un prêt de 66 millions de dollars.

Les travaux, qui vont commencer par la construction d'un chemin de fer entre Fort-Gouraud et Port-Étienne, devraient être terminés dès 1964. La production de minerai de fer à haute teneur atteindra progressivement 4, puis 6 millions de tonnes par an.

Documentation africaine, 1963 :

Miferma

Pdt : Paul Leroy-Beaulieu [remplacé par Émile Laffon (BUP, Mokta...)]

France : 60,9 % dont BRGM 27,2 %, Usinor 8,2 %, Denain-Anzin 5 %, Compagnie du Nord [Rothschild], 5 %, Minemet 2 %, PLM 1 %, BAO 1 %, Peñarroya 1 %.

¹ Représentée par André Reynaud, pdg depuis 1942 de la Société lorraine des Anciens Établissements de Diétrich et Cie, à Lunéville. Voir encadré :

Jean Suret-Canale,
Afrique noire et capitaux, t. 1, Paris, Éd. sociales, 1987.

[172] Les intérêts miniers : le groupe Le Nickel-Mokta-Peñarroya (IMÉTAL en 1974).

Rothschild avait une participation de 10 % dans la Compagnie minière de Conakry [Cominak](exploitation du minerai de fer du Kaloum, en Guinée) relayée par la S.A. des Mines de fer de Mauritanie (MIFERMA) où Rothschild avait initialement 5 % du capital.

Dans ces deux firmes, où les intérêts français majoritaires étaient associés à des intérêts étrangers (en 1971, pour la MIFERMA : britanniques, italiens et ouest-allemands), la majorité française comportait une forte participation d'État représentée par le Bureau de Recherches géologiques et minières (B.R.G.M.) : 24 %, et des participations privées (sidérurgie : 14,4 % ; groupes financiers 17,42 %).

Malgré l'apparente modestie de sa participation, c'est Rothschild qui joue le rôle de leader dans cette affaire. Ce n'est pas une [173] coïncidence si la construction du chemin de fer de la MIFERMA a été confiée aux Grands Travaux de Marseille [GTM], dans lesquels Rothschild a des intérêts et qui, comme par hasard, avaient eu antérieurement la charge d'aménager le port de Conakry ; si les transports routiers pour la construction avaient été confiés à une filiale de la « Transafricaine », la S.A. de Transports mauritaniens (SOTRAM), filiale commune de la MIFERMA et de la Transafricaine, dissoute en 1963 ; et si le transit maritime de la MIFERMA est confié à une filiale de la SAGA, l'une et l'autre du groupe Rothschild. [...]

Les Mines de fer de Mauritanie
MIFERMA
par Victor Marbeau
(*Annales de géographie*, 1965, vol. 74, pp. 175-193)

Les 15 et 16 juin 1963, M. Moktar Ould Daddah, président de la République Islamique de Mauritanie, inaugurerait les installations de Fort-Gouraud-Port-Étienne. Depuis le mois d'avril 1960, date de l'envoi du premier transport de matériel d'équipement, et en un temps record (un peu plus de trois ans), a été installé un gigantesque complexe minier, dans un milieu naturel particulièrement hostile. On peut se faire une idée de l'ampleur des travaux réalisés en rappelant qu'il s'agissait d'équiper un ensemble de mines de fer susceptibles de fournir 6 millions de tonnes par an, de construire un chemin de fer à grand débit long de 650 km, d'édifier un port minéralier capable d'assurer une sécurité complète et un chargement rapide à des navires de 65.000 tonnes DW (dock warrant), et pouvant aller jusqu'à 100.000 t DW, de fournir enfin le logement pour environ 10.000 personnes dans les deux cités ultramodernes de Cansado et Zouérate.

La mise en place d'un tel ensemble a entraîné une modification complète du milieu local et l'on peut estimer que l'évolution de Miferma conditionne en grande partie l'évolution même de la Mauritanie. [...]

[179] LA CRÉATION DE MIFERMA ET LA MISE EN PLACE DES INSTALLATIONS

Au début du siècle, un journal scientifique signalait que des morceaux d'un minerai de fer très riche avaient été ramassés dans un lieu-dit, « Kédia d'Idjil », situé dans le Sahara occidental. Cependant, il fallait attendre 1935 pour qu'une mission de géologues français, venue de Dakar, localise le gisement. L'exploitation n'est pas envisagée pour autant, car l'éloignement de la mer et les difficultés de franchissement du désert font apparaître toute mise en activité comme très aléatoire. En 1948, les intentions paraissent se préciser et la Bethlehem Steel Corporation envoie une mission à

Fort-Gouraud. Après une brève étude, elle décide de concentrer ses efforts sur le Venezuela. La partie n'est pas abandonnée puisque, quelques années plus tard, le 16 février 1952, se crée la Sté anonyme des Mines de fer de Mauritanie (Miferma)

Dès lors, l'évolution sera très rapide : les années 1952 à 1959 ont été consacrées à l'exploration du gisement ainsi qu'à la recherche des moyens de financement. L'élan définitif sera donné après la signature, le 17 mars 1960, d'un contrat avec la Bird, qui apporte les capitaux complémentaires. Le 21 mars 1960, en effet, la mise en exploitation est décidée par le conseil d'administration de Miferma, et en avril de la même année part le premier transport du matériel d'équipement. Du mois d'avril 1960 au 15-16 juin 1963, des efforts incessants seront faits pour la mise en place d'un complexe, gigantesque dont nous allons exposer le régime juridique et fiscal.

Sans entrer dans les détails superflus, il faut préciser les termes de la Convention de longue durée relative aux conditions d'établissement et de fonctionnement de Miferma, qui a été passée le 24 octobre 1959 par le Premier ministre de la République islamique de Mauritanie avec la Miferma.

Aux termes de cette convention, Miferma a contracté des engagements concernant notamment la réalisation des investissements, l'emploi de la main-d'œuvre et son logement, l'implantation d'une infrastructure médicale, la réalisation d'un équipement scolaire et l'organisation des loisirs pour la main-d'œuvre et son logement, l'implantation d'une infrastructure médicale, la réalisation d'un équipement scolaire et l'organisation des loisirs pour répondre aux besoins normaux de cette main-d'œuvre. De son côté, la Mauritanie a pris divers engagements pour assurer à Miferma la stabilité des conditions générales, juridiques, financières, économiques et fiscales qui constituent un facteur essentiel de l'équilibre économique d'une entreprise de cette nature. La Convention de longue durée a été conclue pour une durée de trente années. Le financement de l'entreprise (45 milliards de francs CFA) a été réalisé par la participation d'actionnaires issus du secteur public et privé international. Le conseil d'administration est constitué par des repré- [180] sentants de la République islamique de Mauritanie, du Bureau de Recherches Géologiques et Minières, de groupes financiers français et des plus importantes sociétés sidérurgiques françaises, anglaises, italiennes et allemandes [pudeur exquise des géographes dès qu'il est question de capital !]. Pour compléter les sommes déposées par les actionnaires, des prêts ont été consentis par la Banque Internationale ainsi que par la Caisse Centrale et du Crédit national.

Le capital de Miferma était, à l'origine, de 13.300 millions de francs CFA ainsi réparti : Bureau de recherches géologiques, minières : 25,15 p. 100 ; sociétés sidérurgiques et d'investissements miniers anglaises : 20 p. 100 ; société financière et banques françaises : 23,52 p. 100 ; société financière de la sidérurgie italienne : 16 p. 100 ; sociétés sidérurgiques françaises : 10,25 p. 100 ; sociétés sidérurgiques allemandes, 5,08 p. 100. Par la suite, la Mauritanie a été associée au capital à raison de 5 p. 100.

.....
[182] L'évacuation du minerai

Le gisement étant situé loin de la mer et dans un pays dépourvu de moyens de transport, l'évacuation du minerai demandait la solution d'un problème probablement sans précédent. Il fallait, soit couper au plus court à travers le Rio-de-Oro [espagnol], soit se diriger vers le Sud en direction de Port-Étienne. Par le Rio-de-Oro, la longueur du chemin de fer n'aurait été que de 411 km, mais la rade de Villa Cisneros se présentait défavorablement pour l'établissement d'un port minéralier ; d'autre part, les conditions de sécurité étaient moins bonnes qu'en Mauritanie.

Par Port-Étienne, la distance était beaucoup plus longue et, comme les négociations avec l'Espagne avaient échoué, s'ajoutait la difficulté, du franchissement de la falaise de Choum, à l'extrémité Sud-Est du Rio-de-Oro, qui nécessitait, pour maintenir le tracé en territoire mauritanien, le creusement d'un tunnel de 1.892 m. Il fallait d'autre part

traverser les cordons dunaires de l'Azefal et de l'Akchar ainsi que les barkanes proches de Port-Étienne. Par contre, le port minéralier pouvait être établi dans des conditions exceptionnellement favorables, dans la baie du Lévrier. C'est cette dernière solution que Miferma a adoptée.

Le problème était donc de construire et d'exploiter en plein désert un chemin de fer à grand débit, de 650 km de long, avec l'impératif absolu d'un prix de transport très bas pour assurer la rentabilité de l'exploitation.

La solution a été trouvée grâce à l'utilisation de trains extra-lourds (les plus longs du monde) ayant une vitesse de circulation modérée et une consommation de combustible à la tonne kilométrique aussi faible que possible. Grâce à des efforts considérables sur le plan humain et avec l'aide d'un matériel remarquable, la construction de la voie a pu être réalisée dans un délai record. Les principales difficultés rencontrées sur le tracé ont été surmontées après le percement du tunnel de Choum et la traversée des dunes. Dans la région des dunes fixes de l'Azefal et de l'Akchar, la voie traverse les zones sableuses en remblai, les dunes ayant été écrêtées lorsqu'un déblai était impossible à éviter. Dans la zone des barkanes, le tracé a été établi assez loin des grosses barkanes et les plus menaçantes ont été stabilisées à l'aide de produits pétroliers.

Malgré les pentes faibles rencontrées, il est demandé un service très dur au matériel roulant. La rotation d'un wagon est de 48 heures dont 37 heures de route ; le parcours annuel se monte à 180.000 km et des trains lourds de [184] 14.000 tonnes doivent être tirés, tout ceci dans des conditions climatiques souvent difficiles du fait de la chaleur et du vent de sable. Le pare présente une physionomie imposante, tant par la quantité que par la puissance du matériel employé : 15 locomotives CC-Diesel de 2.500 CV d'un poids de 126 t, 6 locomotives de manœuvre BB-Diesel de 850 CV, 12 wagons ballast d'un poids de 100 t, 590 wagons à minerai d'un poids de 100 t (dont 75 t de minerai), 33 wagons-citernes d'une capacité de 700 hl et d'un poids de 96 t, enfin 42 wagons plats.

Notons que ce matériel roulant est aussi important, au point de vue capacité de transport, que le matériel utilisé sur le Congo-Océan ou sur les lignes du Sénégal.

Le train type de minerai est composé ainsi : 3 locomotives CC, 135 wagons à minerai, un fourgon, des wagons plats pour transports divers, des wagons-citernes pour transport d'eau et de gas-oil. En résumé, c'est un convoi de plus de 1.500 m qui se constitue, d'un poids total (train chargé) de 14 000 t et qui transporte 10.000 t de minerai à la vitesse de 45 à 50 km/h. Le trafic se compose de 2 trains par jour dans chaque sens.

Le minerai étant ainsi acheminé à Port-Étienne, il fallait assurer dans les meilleures conditions son évacuation par bateau à destination des clients de l'étranger. Nous avons dit que la baie du Lévrier, bien abritée des alizés, représentait le site idéal pour l'installation d'un port minéralier. Le port a donc été implanté à hauteur du point central, à égale distance du Cap Blanc et de la pointe Cansado, à environ 12 km au Sud de Port-Étienne. Dans cette région, un plateau gréseux relativement plat surplombe d'une vingtaine de mètres un plan d'eau peu agité présentant des fonds naturels de 15 m à basse mer de vives eaux, et à moins de 450 m de la côte. Ce plan d'eau est relié au large par un chenal naturel assurant au minimum 13,50 m d'eau.

Les installations portuaires ont été étudiées pour recevoir des navires de 65.000 tonnes DW (et, après dragages, de 100.000 tonnes DW) et assurer une cadence de chargement de 3.000 t/h pouvant être portée à 6.000 t/h. L'ouvrage maritime se compose d'un poste minéralier (longueur 245 m, largeur 19,5 m), huit gabions de palplanches constituant des éléments d'accostage, un quai pétrolier de 180 m pour le ravitaillement en hydrocarbures, une passerelle de 400 m reliant l'appontement à la terre. Le problème technique principal résidait dans le transfert de milliers de tonnes de minerai depuis les wagons du train jusqu'au navire à quai. Il a [186] été résolu par

l'utilisation d'un appareillage remarquable dont voici le schéma : à son arrivée, le train est coupé en 4 tronçons sur un faisceau de voies. Les wagons sont ensuite poussés un à un dans un énorme culbuteur qui pivote sur son axe de 170° et vide le wagon. Du culbuteur, le minerai tombe dans une trémie, et par une série d'extracteurs, de convoyeurs, de stackers, pelle mécanique ou roue-pelle, est stocké ; puis, selon les besoins, il est amené à une trémie tampon qui assure au bas de la falaise la jonction avec le convoyeur de passerelle et de quai. Le minerai est maintenant en place et l'ultime acheminement sur le navire est effectué par l'intermédiaire du chargeur de navire (capacité 3 000 t/h) dont la flèche orientable permet de charger dans les meilleures conditions aussi bien les petits que les gros minéraliers, quel que soit le niveau de la marée.

Le fonctionnement d'un tel ensemble, mine, voie ferrée, port, utilisant les techniques les plus modernes, exigeait que soient assurés le ravitaillement en eau, la fourniture d'énergie, la réparation du matériel endommagé et le logement du personnel.

Les services annexes et les nouvelles cités

Le problème de l'eau

Il est essentiel, en pays désertique. À Zouérate, les besoins, tant industriels que domestiques, sont évalués à 1.000 m³ par jour. Les réserves d'eau, situées dans les fractures des quartzites de la Kédia, donnent environ 500 m³ par jour. C'est pourquoi il a fallu chercher un complément extérieur, acheminé d'abord par camion, puis par wagons citernes. A Port-Étienne où les besoins journaliers s'élèvent à 700 m³ par jour et où l'usine de distillation d'eau de mer était insuffisante, la même question se posait.

Pour satisfaire ces besoins, il fut décidé de mettre en exploitation la nappe d'eau fossile reconnue dans la région de Boulanouar dont les réserves sont évaluées à un milliard de m³. Cette nappe, située à 96 km de Port-Étienne, est équipée de 3 puits débitant chacun 20 m³/h avec localement une possibilité de stockage de 400 m³. Des wagons citernes accrochés aux trains assurent le ravitaillement des deux centres extrêmes de Zouérate Fort-Gouraud et Port-Étienne Cansado.

Les hydrocarbures

Ils sont amenés par mer et stockés dans les principaux secteurs d'utilisation, et assurent la fourniture en énergie. Les besoins annuels d'exploitation sont d'environ 35.000 à 45.000 m³. Pour l'électricité, Miferma a construit deux centrales électriques modernes alimentées au fuel, dont la puissance installée se monte à 12.000 kW pour Zouérate, et 8.000 kW pour Port-Étienne.

Les ateliers généraux

Ces ateliers ont été conçus pour assurer un entretien parfait du matériel, entretien rendu difficile en raison du manque total de ressources industrielles locales et d'une main-d'œuvre encore inexpérimentée. Les services généraux du Point-Central et de Zouérate s'étendent respectivement sur une superficie de 16.000 m² et 12.000 m².

Remarquablement outillés, ces ateliers ont l'aspect de véritables établissements industriels et ils contrastent avec la nudité minérale du paysage. Cependant, le contraste le plus frappant provient de la naissance en plein désert des deux cités nouvelles de Cansado et Zouérate.

Les cités nouvelles

A mi-chemin entre Port-Étienne et Fort-Gouraud, le site de Cansado a été choisi pour les raisons suivantes : vaste emplacement disponible (ce qui n'était pas le cas à Port-Étienne, où existait déjà un noyau urbain). Le plateau de Cansado, qui domine la baie du Lévrier par une falaise d'une dizaine de mètres, se trouve placé au vent des

installations de Point-Central ; il est donc protégé de la poussière et du bruit. En outre, le vent n'atteignant cette zone qu'après un long parcours sur l'eau, il n'y a pratiquement pas de sable. La cité de Cansado a été étudiée pour assurer dans les meilleures conditions le repos de ses 5.000 habitants. On a construit au total 30 villas « cadres », 170 logements « maîtrises » et 490 logements « subalternes ». D'autre part, une polyclinique, des écoles, des clubs, un cinéma, des économats, une galerie marchande, un hôtel, une piscine et des courts de tennis achèvent de donner à Cansado son caractère de ville moderne.

La cité minière de Zouérate, ex-cité d'Idjil, a été implantée au nord de l'extrémité orientale de la Kédia, à une vingtaine de kilomètres de Fort-Gouraud, et à proximité du gisement de Tazadit. Cette ville, véritable défi lancé au milieu naturel hostile, peut abriter 5.000 habitants grâce à 50 villas « cadres », 160 logements « maîtrises », 870 logements « subalternes ». Un hôpital, des écoles, des clubs, une piscine, un cinéma, des économats complètent cet ensemble.

Ces deux cités, les plus modernes de Mauritanie avec Nouakchott, introduisent dans le pays un élément urbain et l'on conçoit que, malgré leur importance relativement réduite, elles soient un facteur de progrès humain et social. C'est d'ailleurs ce que nous allons préciser, en examinant les incidences de la création de Miferma sur l'évolution de la Mauritanie.

L'INFLUENCE DE L'ENTREPRISE MIFERMA

Les emplois

Elle se manifeste par la création d'emplois nouveaux dans une région où le travail industriel était pratiquement inconnu : au 30 novembre 1963, Miferma employait environ 3.180 personnes (d'après la Direction du Travail), dont 606 Européens spécialisés et 136 Européennes. Par conséquent, 2.439 Africains ont trouvé place dans l'entreprise, Sénégalais, Togolais, pour emplois qualifiés (316), Mauritaniens surtout, se partageant entre Noirs de la vallée du fleuve et Maures dans une proportion d'environ 60 p. 100 pour l'ethnie maure (2.122 Mauritaniens au total). Le nombre d'employés peut paraître faible pour une affaire aussi gigantesque, mais le caractère extrêmement moderne de la technique utilisée réduit en effet la main-d'œuvre au minimum. (Notons qu'en France, les mines de fer de Lorraine peuvent assurer une production de 60 millions de tonnes avec un effectif d'environ 23.000 mineurs.)

On pouvait craindre l'influence de la société traditionnelle peu favorable à l'intégration des travailleurs locaux dans un monde industriel. Rappelons que dans la société nomade en particulier, le travail manuel est exécuté par les castes inférieures, serviteurs tributaires pour l'élevage et la culture, forgerons pour la fabrication des quelques objets nécessaires.

En réalité, le contact avec l'entreprise de type occidental a entraîné une émancipation très rapide des individus vis-à-vis du milieu traditionnel en leur donnant une position sociale indépendante de leur rang de naissance et définie par le critère révolutionnaire de la capacité. L'intégration individuelle du Mauritanien a été rendue d'autant plus facile que le déplacement géographique exigé par la recherche de l'emploi salarié marquait déjà une rupture avec le milieu d'origine. Les jeunes ont été évidemment les plus attirés par les possibilités nouvelles offertes par Miferma. La majorité des candidats au travail à Port-Étienne ont entre 20 et 25 ans et, dans le personnel en place, les plus de 30 ans ne constituent pas 5 p. 100 de l'ensemble. Soulignons également qu'en milieu maure, les premiers candidats au travail ont été les guerriers, qui sont les plus touchés par la désorganisation de la société traditionnelle.

Il est révélateur de noter l'évolution qui s'est effectuée dans l'attitude vis-à-vis du travail. Dans un premier temps, étaient estimées les professions de chauffeurs, gardiens et chefs d'équipes;. Par la suite, ces métiers ont été déclassés au profit de métiers plus

techniques; : chauffeurs-mécaniciens ou mécaniciens automobiles. Actuellement, la conduite d'engins lourds (fixes, ou mobiles) confère un grand prestige. Toutes les professions techniques sont ainsi valorisées : par exemple, au début, le métier de chaudronnier-soudeur était peu recherché (car considéré comme dégradant, ressemblant trop au travail de la caste inférieure des mallems). Aujourd'hui, il n'y a plus de [189] difficultés et, dans les stages, les guerriers côtoient les forgerons traditionnels.

De même, sur le plan des relations horizontales dans l'entreprise, il est admis aujourd'hui par les travailleurs que leur situation dans celle-ci doit effacer les incompatibilités sociales ou tribales. On admet une échelle technique (et même hiérarchique) ne correspondant pas à l'échelle traditionnelle, et c'est ainsi que des Maures acceptent d'être commandés par des Mauritaniens noirs du fleuve.

Cette intégration des travailleurs mauritaniens a été facilitée par la formation professionnelle à Port-Étienne et Zouérate. Un budget très important a été affecté à l'étude et à la réalisation, en coopération avec Interform, d'un programme complet de formation professionnelle préparant à leur métier près de 800 Mauritaniens. Les objectifs sont les suivants : assurer le perfectionnement du personnel en service en vue de sa promotion ; assurer la formation du personnel spécialisé et qualifié afin de faire face aux mouvements du personnel et à son accroissement ; permettre l'accès aux emplois de maîtrise du personnel mauritanien.

Fin 1963, on compte. aux ateliers mécaniques de Port-Étienne 162 Mauritaniens classés en catégorie S3-S4. Parmi ces Mauritaniens, 114 ont suivi un stage de formation

L'urbanisation

L'influence de l'entreprise s'est manifestée par la création de cités modernes dans un milieu ignorant l'urbanisation. De nombreux ouvriers de l'entreprise ont été amenés à occuper des logements de type nouveau pour l'utilisation desquels ils n'étaient nullement préparés.

Certaines distorsions se sont de ce fait manifestées, car il faut considérer que l'ouvrier mauritanien, s'il travaille dans des conditions occidentales, vit son existence privée dans sa société d'origine. C'est ainsi que le travailleur est souvent obligé d'entretenir plusieurs commensaux, qui donnent rapidement à la famille un caractère pléthorique. D'où la recherche fréquente de revenus annexes, qui ont évolué avec les progrès de l'urbanisation (entreprises de commerce et de transport, activités de l'artisanat, jardinage à Zouérate, sous-location de pièces d'habitation, petit élevage).

D'autre part, les villes nouvelles ont attiré une masse de population flottante, constituée souvent, par des nomades fixés recherchant dans ces centres des facilités d'existence. Dans le paysage urbain, cela se traduit par la construction d'habitations plus ou moins grossières, utilisant les résidus en bois et métaux de la Société, d'où le style bidonville des faubourgs qui se créent surtout à Zouérate et à Port-Étienne.

L'activité régionale

L'influence de la société Miferma n'a pas été seulement très nette sur le plan de la promotion individuelle ou collective des populations ; elle s'est [190] également manifestée sur le plan de la région, comme facteur de réanimation de l'activité régionale.

Le développement de Port-Étienne avait été jusqu'à nos jours freiné par quatre facteurs : la nécessité d'importer presque tout l'approvisionnement, la taxe de près de 25 p. 100 qui frappait 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.

Le port a été le premier bénéficiaire : l'unique wharf de pêche a été amélioré par l'adjonction d'un quai d'accostage moderne et le dragage à 8 m de fond, ce qui permet à 70 p. 100 environ de la flotte commerciale desservant l'Afrique de l'Ouest d'accoster directement à Port-Étienne. Cet équipement était nécessaire pour le débarquement à bon marché de 400.000 tonnes de matériel de construction. Il doit permettre également le développement des activités de la pêche : exploitation plus intense des bancs et valorisation des produits de la pêche. D'autre part, la ville elle-même a vu sa population se gonfler, car malgré la création de la cité de Cansado de nombreux travailleurs des entreprises de construction sous-traitant avec Miferma, des commerçants, tous ceux qu'attiraient les perspectives nouvelles d'activité se sont fixés à Port-Étienne (ville et bidonvilles).

Enfin la construction du chemin de fer est venue transformer radicalement les conditions d'accès vers l'intérieur du continent. La possibilité offerte d'adjoindre aux trains de minerai des wagons de marchandises et de voyageurs doit faciliter l'accès au Nord de la Mauritanie, vers Fort-Gouraud évidemment, mais aussi vers l'Adrar et le Centre-Ouest de la Mauritanie. Depuis la gare de Choum, une piste accessible aux gros camions permet d'atteindre en effet la ville d'Atar et, au delà, Akjoujt et Nouakchott. D'autre part, le plan quadriennal prévoit l'étude et l'aménagement de l'axe Atar-Tidjikja, ce qui mettrait Port-Étienne en communication avec le centre même de la Mauritanie. Ainsi l'axe commercial traditionnel Nord-Sud branché sur la vallée du Sénégal et Dakar, se trouve doublé en partie par un axe Est-Ouest débouchant à Port-Étienne.

En outre, la création de centres à hauts niveaux de vie à Port-Étienne et Fort-Gouraud permettront de trouver des débouchés rentables aux productions de l'élevage mauritanien.

Ainsi l'intérêt, présenté par Miferma ne se limite pas seulement au secteur géographique Nord Mauritanien, mais il s'étend à l'ensemble de la République. Cela apparaît encore plus nettement si l'on étudie l'incidence financière de l'exploitation des mines de fer.

En Mauritanie, mécontents de leurs positions subalternes dans la grande entreprise MIFERMA (extraction de minerai de fer), les travailleurs africains déclenchent un mouvement revendicatif à Zouérate le 27 mai 1968. Les forces de sécurité interviennent. Il y a sept tués et vingt-quatre blessés du côté des travailleurs. Cette action provoque une manifestation des lycéens de Nouakchott (le 3 juin) et l'occupation par les étudiants mauritaniens de Paris de l'ambassade de leur pays.

Jean Audibert, MIFERMA : UNE AVENTURE HUMAINE ET INDUSTRIELLE EN MAURITANIE (Paris, L'Harmattan, 4^e trim. 1991, 216 p., 120 F.

Ce récit de Jean Audibert raconte vingt années d'une vie professionnelle consacrée à la Société des Mines de Fer en Mauritanie. Il révèle un sens aigu des problèmes économiques de la sidérurgie, mais aussi une sensibilité très remarquable aux problèmes culturels et humains qui surgissent lorsque des populations africaines sont confrontées aux diverses formes de la modernité.

WW 1979 :

AUDIBERT (Jean), ingénieur en chef au corps des mines. Né le 19 oct. 1921 à Montluçon (Allier). Fils d'Étienne Audibert, ingénieur général des mines, et de Mme, née Julienne Allamel. Mar. le 16 juin 1947 à Mlle Christiane Bouloche (4 enf. : Catherine [Mme Henri Dujardin], Noëlle, Pierre, François). Études : École Bossuet et Lycée Louis-le-Grand à Paris. Dipl. : ancien élève de l'École polytechnique et de l'École

des Mines, ingénieur au corps des mines. Carr. : ingénieur du fond aux mines domaniales de potasses d'Alsace [MDPA](1947), ingénieur aux Houillères du Nord et du Pas-de-Calais (1949), ingénieur aux Charbonnages de France à Paris (depuis 1953), chargé de mission au cabinet de Maurice Bourgès-Maunoury (1954)[? c'est Louvel qui tenait l'Industrie dans le cabinet Laniel], d'Henri Ulver (1954-1955)[cabinet Mendès] et d'André Morice (1955-1956)[cabinet Edgar Faure](tous trois ministres de l'Industrie et du Commerce), conseiller technique au cabinet de Paul Ramadier (ministre des Affaires économiques et financières, 1956)[cabinet Guy Mollet], directeur général (1956) puis président délégué de la Soc. des mines de fer de Mauritanie (1972-1916)[Miferma], président de la Chambre syndicale des industries minières (1957-1977), conseiller spécial du président de la Soc. gabonaise de cellulose (Sogacel)(depuis 1977), président-directeur général de la société Alvan (depuis 1977), membre de la section de la Coopération technique avec les États membres de la Communauté au Conseil économique et social (1959-1961). Décor. : officier de la Légion d'honneur, **croix de guerre 39-45, médaille de la Résistance**. Adr. : privée, 9, square de l'Alboni, 75016 Paris.

WW 1979 :

HERVOUET (René, Pierre, Léon, Marie), ingénieur. Né le 7 juin 1928 à Torfou (M.-et-L.). Fils de Léon Hervouet, lieutenant-colonel, et de Mme, née Jeanne Chemineau. Père de 2 enf. : Françoise, Martine. Études : Prytanée militaire de La Flèche. Dipl : ancien élève de l'École polytechnique, ingénieur des ponts et chaussées. Carr. : chef de l'arrondissement des travaux publics de Yaoundé puis chef du service de l'urbanisme et de l'habitat de Guinée (1954-1958), ingénieur puis chef du département des travaux neufs à la Société des mines de fer de Mauritanie (Miferma) (1959-1964), directeur administratif et financier de Miferma (1964-1970), directeur délégué de Miferma en Mauritanie (1970-1974), directeur délégué de la Société nationale industrielle et minière pour le Complexe minier du Nord en Mauritanie (1975-1977), directeur général de Comilog* à Moanda (depuis 1977) Décor. : chevalier de l'ordre national du Mérite, commandeur de l'ordre national mauritanien. Sport. : tennis, ski. Adr. : prof., Comilog, Moanda (République gabonaise) ; privée, 8-10, rue Boissonnade, 75014 Paris.

WW 1979 :

LEROY-BEAULIEU (Paul), inspecteur général des finances honoraire, administrateur de sociétés. Né le 9 juillet 1902 à Paris. Fils de Pierre Leroy-Beaulieu et de Mme, née Marcelle Hourblin. [...] président (1958-1972), puis président d'honneur de la Société anonyme des mines de fer de Mauritanie (Miferma) [...].

Marie Jean MAJORELLE
(Châlon-en-Champagne 3 août 1894 —
Chexbres, canton de Vaud 30 août 1974)

[Desfossés 1956]

Majorelle (Jean)(1894-1974)(ing. Mines. 1953-60 pdt Miferma), 573 (M'Zaita), 728 (COFIREP).

Fils du colonel d'artillerie Fernand Eugène MAJORELLE (1845-1920 ; X 1865) et de Mme née Marie CAZE. Marié, le 12 juillet 1932, à Mme Georges DAVID, née Simone ALEXANDRE, dont la sœur est l'épouse de Jules MÉNY.

Ancien élève de l'École polytechnique (promotion 1913) et de l'École des Mines de Paris. Ingénieur civil des mines.

Licencié en droit.

Ingénieur aux mines de Douchy et de La Houve de 1921 à 1932, il est directeur du comité des fuels oils de 1932 à 1939, puis répartiteur général des carburants (OCRPI) de 1940 à 1948 et président du comité professionnel du pétrole de 1948 à 1972. **Interné à Fresnes en 1944, il est libéré à l'entrée des Alliés à Paris.**

Parallèlement à ses fonctions, il entre au conseil d'administration de la société Eurafrep [pdt Cofirep (selon *Réalités*, juillet 1957), puis pdt hon. selon WWE 1967].

Il est professeur à l'Institut d'études politiques de Paris de 1946 à 1971, **vice-président de Miferma de 1953 à 1960**, membre du conseil d'escompte de la Banque de France de 1961 à 1971, président de 1961 à 1967 puis président d'honneur de la Société amicale des anciens élèves de l'École polytechnique (AX), puis président de 1968 à 1971 du conseil de perfectionnement de l'École polytechnique, administrateur du comité central du rayonnement français à partir de 1970, membre du Comité national de géographie, président d'honneur de l'Association des géographes français, administrateur de l'Association des cadres et dirigeants de l'industrie (ACADI), vice-président de la Société des ingénieurs de la France d'outre-mer, membre de l'académie Stanislas à Nancy, président de la commissions des routes de l'Automobile-Club de France.

Sa passion pour la géographie lui vaut d'être lauréat de la Société de géographie, de la Société de géographie commerciale, en particulier pour la réalisation des cartes industrielles et de l'atlas de France, membre du Comité national de géographie et vice-président de l'Association des géographes français.

Il était commandeur de la Légion d'honneur, croix de guerre 14-18.

WW 1979 :

MONTAGNE (Jacques, Jules, Charles), ingénieur. Né le 11 mai 1924 à Boissy-Saint-Léger (S.-et-O.). Fils d'Aimé Montagne, huissier, et de Mme, née Maria Dingreville. Mar. le 22 nov. 1954 à Mlle Geneviève Sol-Roland (2 enf. : Dominique, Nathalie). Études : Collège Stanislas. Dipl. : ancien élève de l'École polytechnique, ingénieur des ponts et chaussées. Carr. : directeur des ports et voies navigables au Cameroun (1950-1957), **directeur délégué (1957-1964) à la Société des mines de fer de Mauritanie (Miferma)**, directeur général de la Société nationale de construction et de travaux [SNCT] (1964-1968), administrateur-directeur général (1968), puis président (depuis 1969) de la Compagnie de développement, d'études, de promotion et d'entreprise (Codepe), président du directoire de la société Renadepe. Travaux : construction des ports du Cameroun (Douala, Kribi, Garoua), du pont sur le Wouri à Douala (1951-1955), **réalisation du complexe minier (mine, chemin de fer, port, cités) de Port-Etienne et Fort-Gouraud en Mauritanie (1960-1964)**. Décor. : **commandeur du Mérite mauritanien**, chevalier de l'Étoile noire. Sports : rugby, tennis. Adr. : prof., Codepe, 13, rue Gandon. 7 5013 Paris ; privée, villa Tara, chemin Saint-Barthélémy, 06250 Mougins.

WW 1979 :

NICOLAS (Auguste, Marius, Joseph), ingénieur, général des ponts et chaussées (E.R.). Né le 23 mars 1911 à Valréas (Vaucluse). Fils de Louis Nicolas, commerçant, et de Mme, née Marguerite Allier. Mar. le 10 janv 1940 à Mlle Charlotte Chiamonti (3 enf. : Renée [Mme Colin Phipps], Louis, Claire [Mme Alexandre Streng]). Études : Lycée Saint-Louis à Paris. Dipl. : ancien élève de l'École polytechnique, ingénieur des ponts et chaussées. Carr. : ingénieur stagiaire (1935-1936), ingénieur au ministère des Colonies (1937), chef de l'arrondissement du chemin de fer Abidjan-Niger (1938-1942), ingénieur au ministère des Colonies (1942-1945), directeur intérimaire du chemin de fer Dakar-Niger

(1945), directeur des travaux publics (1946-1947) et du chemin de fer de la Côte d'Ivoire (1946-1947), directeur des chemins de fer du Cameroun (1948-1949), directeur adjoint de la Régie des chemins de fer de l'A.-O.F. (1950, 1952-1954), chef du service du matériel à l'Office central des chemins de fer (1951), directeur de la Régie des chemins de fer du Cameroun (1954), [directeur technique \(1959\)](#), puis [directeur général adjoint \(depuis 1969\) de la Société des mines de fer de Mauritanie \(Miferma\)](#), ingénieur général des ponts et chaussées (1970), en retraite (1977), directeur à la Société de coopération minière (Socomine) (depuis 1975) Décor. : chevalier de la Légion d'honneur, chevalier du Mérite camerounais, officier du Mérite mauritanien. Past president du Lions Club de Douala, Membre de la Société amicale des anciens élèves de l'École polytechnique. Adr. : prof., 30, rue Cambronne, 75015 Paris ; privée, 84, bd Pasteur, 75015 Paris.

WW 1979 :

RICHARDSON (Jacques, Cyrille), ingénieur. Né le 21 janv. 1920 à Lille (Nord). Fils d'Alphonse Richardson et de Mme, née Marguerite Wachmar. Mar. le 16 oct. 1965 à Mme Marinette Fabre. Études : Institution libre de Marcq-en-Barœul, École Sainte-Geneviève à Versailles, Faculté de droit de Paris. Dipl. : ingénieur de l'École centrale des arts et manufactures, licencié en droit. Carr. : ingénieur divisionnaire aux Houillères nationales (1943-1954), directeur des Phosphates de Thiès (Sénégal) (1954-1956), directeur général de la Compagnie minière Gaziello et Cie (1956-1959), directeur des Bauxites du Midi à Conakry (1959-1961), [directeur d'exploitation, puis directeur délégué de la Société des mines de fer de Mauritanie \(Miferma\) \(1962\)](#), directeur délégué de la Compagnie française industrielle et minière du Pacifique (Cofimpac) (1970-1971), Staff Advisor de la Viking Marine Equipment Ltd à Rotterdam (depuis 1972), directeur général honoraire de la Société gabonaise de cellulose (S.O.G.A.C.E.L.) [Sogacel] Gabon. Décor. : chevalier de l'ordre national du Mérite. Sports : yachting, aviation, tennis. [Membre du Lions Club de Port-Étienne](#). Adr. : prof., S.O.G.A.C.E.L., B.P. 3986 Libreville (Gabon) ; privée, tour Perspective, 27-31, rue Robert-de-Flers, 75015 Paris.

WW 1979 :

SABATIER (Jean), maître des requêtes au Conseil d'État honoraire. Né le 17 avril 1921 à El Biar (Algérie). Fils de Joseph Sabatier, directeur honoraire du Crédit municipal de Paris, et de Mme, née Suzanne Bertrand. Mar. le 21 juillet 1950 à Mlle Magdeleine Bidault (3 enf. : François, Anne, Michel). Études : Lycée Louis-le-Grand à Paris, Facultés de droit et Facultés des lettres de Paris et de Toulouse. Dipl. : licencié ès lettres, licencié en droit, diplômé d'études supérieures de droit public. Carr. : élève à l'École nationale d'administration (1946-1947). auditeur au Conseil d'État (1947), conseiller technique aux cabinets de Maurice Bourgès-Maunoury (ministre de l'Armement, 1952), d'André Morice (ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, 1952), chef de cabinet d'André Morice (ministre des Travaux publics, 1952), maître des requêtes au Conseil d'État (1954), maître de conférences à l'École nationale d'administration et à l'Institut d'études politiques de Paris, conseiller technique au cabinet de Christian Fouchet (ministre des Affaires marocaines et tunisiennes, juin 1954-fév. 1955), commissaire du gouvernement près la commission spéciale de Cassation des pensions (juillet 1966), membre suppléant de la commission consultative des marchés du ministère des Finances (déc. 1956), placé dans la position hors-cadres (1957), conseiller juridique et administratif au Bureau minier de la France d'outre-mer [Bumifom](juillet 1957), placé en disponibilité (1959), admis à la retraite sur sa demande et nommé maître des requêtes honoraire (mars 1965), [secrétaire général de la Société des mines de fer de Mauritanie \(Miferma\) \(1957-1962\)](#), directeur général adjoint de la Compagnie

franco-africaine de recherches pétrolières (Francarep)(1958-1965). directeur général de la Société financière pour les industries du tourisme (depuis 1962), administrateur, puis président (depuis 1968) de la Société pour l'équipement et le développement de Vars, président de la société Novi-Service (depuis 1965), administrateur (depuis 1968) de la Société du port de Cogolin, directeur général de la Compagnie d'investissements français immobiliers (Cogifi) (depuis 1974). Adr. : 11 rue Eugène-Labiche, 75016 Paris.

René VIGIER (1898-1979)
Polytechnique (promotion 1916), corps des mines.
par Pierre Massé (X 16) de l'Institut
(*La Jaune et la Rouge*)

René Vigier était né le 5 novembre 1898, à Salles-d'Angles en Charente. Il fit ses études secondaires au collège de Cognac [...]. De 1949 à 1959, il fut directeur général du Bureau minier de la France d'Outre-Mer (BUMIFOM) qu'il fit bénéficier de l'expérience acquise au Maroc. Il joua ainsi un rôle primordial dans la reconnaissance et la mise en valeur de gisements importants, notamment ceux de MIFERMA en Mauritanie [...]

28 novembre 1974 : nationalisation de la Miferma : 1/3 du budget national, 80 % des exportations, 1/4 des emplois salariés.

Jean Suret-Canale,
Afrique noire et capitaux, t. 1, Paris, Éd. sociales, 1987.

[173] Il est difficile de dire si la nationalisation de la MIFERMA en 1974 a sérieusement atteint les intérêts Rothschild. Les investissements initiaux étaient amortis, les gisements les plus productifs épuisés : le refus de négocier avec le gouvernement mauritanien un statut qui aurait mis fin à la position d' « État dans l'État » de la MIFERMA permet de dire que la société n'a rien fait pour empêcher la nationalisation, si même elle ne l'a pas provoquée. En tout état de cause, les difficultés nées de l'engagement du gouvernement mauritanien de l'époque dans la guerre du Sahara (fin 1975) ont conduit ce gouvernement à céder devant les exigences des actionnaires de la MIFERMA, en signant un accord d'indemnisation très avantageux pour ces derniers (28 janvier 1976) : 90 millions de \$ d'indemnités, dont 40 payables comptant et le solde en cinq ans (19). Les difficultés d'exploitation nées de la guerre, puis la récession sur le marché du minerai de fer, ont rendu l'exploitation par la S.N.I.M. (Société nationale industrielle et minière), la société d'État qui a pris la succession de la MIFERMA, déficitaire à partir de 1978. La S.N.I.M. s'est transformée en société d'économie mixte en 1978, faisant appel pour 49 % de son capital à des apports des pays arabes pétroliers.
