

• Imétal, de même que les autres producteurs de métaux traditionnels de la communauté européenne, placés sur la défensive et considérant que l'investissement minier est devenu politiquement trop risqué, se résignent à se désengager, malgré la qualité intrinsèque de certains de leurs actifs miniers.

Mais, en même temps, les programmes du Gouvernement, notamment ceux de 1972 et 1975, dynamisent l'activité de promotion minière du BRGM, qui multiplie ses offres de service à des Etats étrangers, se présentant comme un acteur de leur développement. La première mission de ce type, celle d'Arabie Saoudite, lancée dès le milieu des années soixante dans le sillage de bonnes relations politiques avec ce pays, prit alors une ampleur exceptionnelle, apportant une autre expérience internationale originale aux équipes africaines. Le portefeuille de projets pilotés par le BRGM s'enrichit ainsi des résultats de ses diverses missions d'exploration. Le fleuron en est le gisement polymétallique de Nevès-Corvo, découvert en 1976 au Portugal. La volonté publique de développer la Nouvelle-Calédonie est également stimulante, dès lors que, libéré de son accord avec INCO, le BRGM peut se rapprocher du groupe Patino, propriétaire de Cofremmi, ainsi que d'Amamax, le premier producteur mondial de molybdène. L'idée que le BRGM devienne un promoteur actif, tout au moins pour des mines de taille moyenne et pour des filières non intégrées, comme celle de l'or, qui ne sont pas de la vocation des grands producteurs d'énergie, gagne ainsi du terrain. Dans le contexte du nouvel ordre économique qui se dessine, un partenariat avec

lui, au stade exploratoire, est attrayant pour les pays qui détiennent des gisements et pour les exportateurs de pétrole, à condition que sa participation puisse enchaîner sur des réalisations industrielles.

Finalement, le gouvernement de Raymond Barre, conseillé par Albert Costa de Beauregard (6), lui permet de franchir un pas essentiel, avec la constitution d'une holding (Coframines), avec quatre grands partenaires : Total, Cogema, la Société Générale et la BNP. C'est ainsi qu'à la fin des années 1970, l'avenir minier du BRGM se présentait sous des auspices dynamiques, avec ses trois filiales susceptibles de conduire à des développements importants :

- la Coframines, qui s'est trouvée à la tête d'un portefeuille d'affaires diverses, certaines de taille ou de valeur moyennes, d'autres plus prometteuses, comme le gisement de cuivre de Nevès-Corvo au Portugal ;
- la Cofremmi, dont l'objectif, grâce à une structure à 51 % – 49 % avec l'américain Amamax, était la mise en valeur des riches gisements de nickel de Tiebaghi, dans le Nord de la Nouvelle-Calédonie ;

(6) André Giraud (1925-1997) étant Ministre de l'Industrie, fonction qu'il occupa de 1978 à 1981.

- la Cidem, société constituée avec l'Etat du Koweït, dont l'ambition était de procéder à des développements miniers dans des pays amis.

Ces entités et leurs projets ont connu des heurs et des malheurs divers. Mais ceci serait une autre histoire...

ANNEXE 1

La Société des Mines de Fer de Mauritanie (MIFERMA)

par **Marc GALLET**, chef du Département Mine à la Miferma (de 1970 à 1974),
président de la Chambre Syndicale des Industries Minières

Bien que le BRGM n'ait que très peu participé à l'exploration, à l'exploitation ou au traitement des minerais de fer mauritaniens, sa participation financière a probablement été déterminante dans le développement de cette société purement minière, qui a été la plus importante mise en œuvre et gérée par des Français, avant sa nationalisation le 28 novembre 1974, et même pendant plusieurs années après celle-ci, dans beaucoup de ses aspects techniques.

S'il est probable que les Maures qui sillonnaient la région de Zouerate avaient reconnu la présence de fer, comme en témoignent les noms donnés à certains guebels (collines), aucune trace d'exploitation n'y a cependant été retrouvée. Il faut attendre la conquête de ce territoire, au début du XX^e siècle, pour que soient

signalés les premiers indices, par des militaires français. Les premières études géologiques sont réalisées juste avant la Seconde guerre mondiale, dans des conditions très difficiles, la région étant encore peu sûre. C'est en 1946 que les choses sérieuses commencent, avec l'établissement de la première carte géologique. Une junior (1) canadienne s'intéresse au sujet, qui essaie d'attirer la société américaine Bethlehem Steel Company, laquelle conclut, en 1949, à une insuffisance de réserves. Elle trouve ensuite un groupe canadien, Frobisher Limited,

(1) junior : société d'exploration qui tire ses ressources d'une levée de capitaux en bourse et qui, en cas de découverte, revend son gisement à une compagnie minière. Ce genre de société n'existe pratiquement pas en Europe.

pour mettre sur pied un groupe international qui, après plusieurs missions en 1951, aboutit à la création (le 16 février 1952) de la société des mines de fer de Mauritanie (Miferma), une société anonyme de droit mauritanien, au capital de 100 millions de francs CFA, domiciliée à Fort-Gouraud. L'actionnariat est en majorité français, même si le principal actionnaire disposant d'une minorité de blocage est canadien, et le Président est français. Dans l'actionnariat, on trouve le Bureau minier de la France d'Outremer (BUMIFOM) et la banque Rothschild, à côté de sidérurgistes français et britanniques.

Un camp est ouvert à Fort-Gouraud pour la reconnaissance du gisement de F'Dérik par sondages et galerie. Très rapidement un second camp est ouvert, 40 km plus à l'est. Quatre campagnes de prospection, financées par les actionnaires, permettent d'estimer les réserves certaines à 68 Mt et celles probables à 57Mt, avec une teneur en fer élevée. Il faut maintenant passer à l'établissement d'un projet, un projet d'une ampleur considérable, compte tenu de l'absence totale d'infrastructures. Il est, en effet, nécessaire de construire un port, un chemin de fer de plusieurs centaines de kilomètres de longueur entre la côte et la Kédia d'Idjill, deux cités pour le personnel, en plus des installations minières. Le projet le plus simple et le moins coûteux semble être de choisir, comme port, Villa Cisneros, au Rio de Oro. Un autre projet consiste à choisir, comme port, Port-Etienne, en Mauritanie, et de traverser avec le chemin de fer une bonne partie du Rio de Oro. Enfin, le troisième projet consiste à relier Port-Etienne à Fort-Gouraud, en restant durant tout le trajet en territoire mauritanien. Les négociations avec l'Espagne n'aboutiront pas ; cet échec coûtera d'ailleurs son poste au Président de la Miferma. C'est donc le dernier projet qui sera finalement retenu. A posteriori, le choix, comme port, de Port-Etienne s'avérera très judicieux, car sa baie permettra, sans trop de difficultés, d'augmenter le tonnage des minéraliers. J. Audibert, choisi comme directeur général par le deuxième président (qui disparaîtra au bout d'un an), s'entoure d'une équipe technique remarquable. Début 1957, l'actionnaire canadien vend sa participation à Rio Tinto, en doublant sa mise. Rio Tinto offre cette participation aux Rothschild, qui ne l'acceptent pas, mais vont rechercher de nouveaux actionnaires parmi les sociétés sidérurgiques européennes. C'est à cette période que sont choisis les emplacements des futures cités de Zouerate et de Cansado, à proximité de Port-Etienne. A l'automne 1957, le Général de Gaulle fait une visite à Fort-Gouraud ; il déclare, du sommet de la Kédia : « C'est toujours dans les grands paysages qu'on fait les grandes choses ». Les nécessités du financement imposent le choix, comme nouveau Président, de P. Leroy-Beaulieu, que tout le monde appelle PLB. C'est ce tandem finalement très complémentaire qui va présider aux destinées de la Miferma pendant quinze ans. Mi-1958, un devis du projet d'investissement (basé sur une production de 4 millions de tonnes par an) est prêt à être pré-

senté à la BIRD. C'est ce devis que PLB et J. Audibert vont défendre auprès de la BIRD, munis des ultimes recommandations du Baron Guy de Rothschild. La restructuration du capital, suite au départ des Canadiens, et la négociation du prêt avec la BIRD prendront deux ans et demi. Cette durée s'explique, en partie, en raison de la complexité et du coût du projet mais, surtout, par :

- des considérations politiques, liées à la naissance d'un nouvel Etat. Le 28 novembre 1958, la population ayant accepté les termes de la nouvelle Constitution Française et l'appartenance à la Communauté, l'Assemblée Mauritanienne proclame la République Islamique de Mauritanie, qui deviendra indépendante deux ans plus tard, comme tous les autres Etats de l'AOF et de l'AEF. Une convention d'établissement, qui fixe le régime fiscal de la Miferma, est signée, le 10 juillet 1959, avec l'Etat Mauritanien ;

- la révolution que représente, pour les sidérurgistes européens, ce changement dans leur approvisionnement en minerai de fer. En effet, ils avaient l'habitude de recevoir des minerais en provenance d'Europe, à faible teneur en fer et phosphoreux, pour lesquels ils avaient développé des techniques adaptées. Par ailleurs, ils redoutaient une augmentation des coûts de transport, la taille des bateaux étant encore faible ;

- le fait que c'était la première fois que la BIRD accordait un prêt à une société privée. C'est la raison pour laquelle cette banque internationale exigea (et obtint) une garantie des deux gouvernements, mauritanien et français. Elle mettra aussi comme condition au déblocage du prêt que la direction de la mine soit assurée par la Société Minière et Métallurgique de Penarroya (SMMP), une société, dirigée par les Rothschild, à la compétence internationalement reconnue ;

- les réticences des actionnaires devant l'ampleur des risques à prendre.

L'intervention de la France sera déterminante. En effet, bien qu'elle soit engagée dans un processus de décolonisation, elle ne veut pas se désintéresser du développement de ses anciennes possessions africaines, au moment où les recherches menées (pour partie, par le BUMIFOM) avaient mis au jour un certain nombre de gisements de valeur. La mise en exploitation de ces gisements nécessitait des investissements très lourds, compte tenu de l'absence totale d'infrastructures. C'est la raison pour laquelle la France voulait faire appel à des capitaux privés, tout en étant disposée à prendre les mesures indispensables pour encourager et rassurer les investisseurs potentiels.

Dans le cas de Miferma, cette politique se traduira par la participation du BRGM au capital, la garantie du prêt de la BIRD et l'octroi d'un prêt pour le creusement du tunnel de Choum.

En mars 1960, tout est (enfin !) bouclé. L'actionnariat comprend : le BRGM (à 27,15 %), les sidérurgies britannique, française et italienne (15 % chacune) et allemande (3,4 %), des sociétés d'investissement et du groupe Rothschild (19,4 %). 5 % du capital est réservé

à l'Etat Mauritanien (2) et un siège au conseil d'administration lui est attribué, qui sera occupé par le ministre des Mines nationales. Le financement des travaux, estimés fin 1959, à la suite du lancement d'appels d'offres internationaux sous le contrôle de la BIRD, à 37,2 milliards de francs CFA, se présente comme suit : actionnaires (13,3 milliards), prêt de la BIRD (16,2 milliards, soit 66 millions de dollars), prêts de la Caisse Centrale et de l'Etat français (7,7 milliards).

La construction durera trois années, entre l'arrivée du premier navire à Port-Etienne (le 15 avril 1960) et celle du premier train minéralier en provenance de Zouérate (le 16 avril 1963).

La France remportera 80 % du montant des marchés grâce, en particulier, à sa meilleure connaissance de l'Afrique. Pour les mines, tout le matériel sera américain pour des raisons de fiabilité, la France ayant peu d'expérience dans les matériels de cette taille. Mais les 15 locomotives seront fabriquées par Alsthom (au grand dam des Américains).

L'implantation d'une activité industrielle dans un pays de nomadisme n'a pas été sans difficultés. En effet, pour les Maures, le travail n'est pas une tâche noble ; il y a, pour cela, des esclaves noirs. Décision est prise de préparer un stock de minerai, à la mine, destiné à être évacué dès l'arrivée de la voie ferrée. Cela permettra aussi de commencer à former le personnel à la mine, comme aux activités du port et au chemin de fer. Dès septembre 1960, des centres de formation professionnelle sont créés.

L'approvisionnement de Zouérate, à partir de Port-Etienne, est fait au moyen d'énormes tracteurs Kenworth accouplés à des semi-remorques, dont la plus grosse peut porter des pièces de 60 tonnes.

Au départ, l'eau est importée par bateaux depuis les îles Canaries, jusqu'au moment où la voie de chemin de fer arrivera à Boulanouar, à 100 km de Port-Etienne, où les géologues avaient trouvé un énorme gisement d'eau potable.

Les conditions extrêmes feront que la mise en route des chantiers durera nettement plus longtemps que prévu et, en janvier 1962, le chantier de pose de la voie n'en est encore qu'au kilomètre 150. Les entreprises de construction (3) feront, à partir de ce moment-là, un énorme effort, un des objectifs à atteindre étant d'être en mesure d'expédier du minerai avant la société suédoise LAMCO, qui opère au Libéria.

Une des clefs du succès de l'entreprise a été l'adéquation du choix des hommes à la situation du moment, obtenue grâce à l'embauche ou à la nomination de nouveaux responsables, à la fin des phases d'exploration, de construction et de démarrage.

Le 4 novembre 1962, a lieu l'inauguration du tunnel de Choum (4).

Dès le démarrage, compte tenu de la lourdeur des frais fixes et de la baisse des prix du fer, une véritable fuite en

avant s'engagera pour améliorer la rentabilité. Par la mise en exploitation des différents gisements de la Kédia, la production passera :

- de 4 à 6 millions de tonnes,
 - puis de 6 à 8,5 millions de tonnes
 - et, enfin, de 8,5 à 12 millions de tonnes (en commercialisant les minerais pauvres, d'une teneur en fer de 50 à 60 %, qui avaient été stockés dès l'origine, mais dont l'enrichissement n'avait pas donné les résultats espérés).
- Par contre, les quartzites constituant les guelbs aux alentours de la Kédia, qui ne titrent qu'à entre 35 % et 40 % de fer, ont fait très tôt l'objet de recherches. Celles à gros grains de magnétite (de l'ordre du millimètre), donneront lieu à des essais d'enrichissement. Une technique à sec sera mise au point progressivement, durant une dizaine d'années, et exploitée industriellement à partir de 1984.

Durant toute la vie de la Miferma, une grande attention sera apportée au contrôle de la qualité du minerai. Malgré la multiplicité des produits commerciaux différents, des stocks d'homogénéisation importants seront constitués, au port, pour chacun d'entre eux.

Le taux de rotation du personnel expatrié est très élevé, mais certains d'entre eux, à tous les niveaux de la hiérarchie, consacreront la totalité, ou une bonne partie de leur vie professionnelle à ce projet, y compris après la nationalisation.

Le 28 novembre 1972, est créée la monnaie nationale mauritanienne : l'ouguiya.

La frustration de ne pas contrôler la principale richesse nationale et le désir d'asseoir cette monnaie nationale sur des rentrées de devises conduiront le Président Mauritanien, Mokhtar Ould Daddah, à prononcer la nationalisation de la Miferma le 28 novembre 1974. Cette nationalisation se passera dans de bonnes conditions. Les actionnaires financiers, dont le BRGM, retireront de leur investissement un taux d'intérêt de l'ordre de 3 %, tandis qu'il aura été de 8 % pour les actionnaires sidérurgistes, qui bénéficiaient d'une ristourne sur une partie de leurs achats de minerai. Le personnel expatrié, tant à Paris qu'en Mauritanie, restera en place et ne sera remplacé que très progressivement. Seuls J. Audibert et celui qu'il avait choisi pour lui succéder seront écartés. L'ensemble industriel sera intégré dans la Société Nationale d'Industrie Minière (SNIM), créée par le Gouvernement mauritanien en 1972, et il en deviendra le principal actif.

(2) L'Etat Mauritanien exercera, en partie, son option en 1963.

(3) Elles en seront récompensées en 1967, en touchant, après arbitrage, des compléments de marchés de 2 milliards de francs CFA, soit 31 % du montant de ceux-ci.

(4) Ce tunnel sera responsable d'un très grave accident en août 1969. Lors de l'annexion du Rio de Oro par le Maroc, la frontière sera très légèrement déplacée, de façon à ce que la voie puisse contourner le massif montagneux, ce tunnel étant abandonné.