

Port de Mohammedia

Vocation majeure : pétrolier



Latitude
33° 43' Nord

Longitude
7° 24' Ouest

Historique

Le port de Mohammedia, construit en 1913 par la Compagnie du Port de Fedala pour la pêche avec un quai à -3 m/zh, a connu de nombreuses mutations dans le but de s'adapter aux nouveaux produits, tailles des navires et exigences de ses clients.



Le port de Mohammedia avant 1952

En 1952 fut construit le 1^{er} sea-line composé de 2 conduites de diamètre 14" sur 2 km, destinés à la réception des produits raffinés à partir de tankers de 50.000 TPL amarrés à -18 m/zh de profondeur. Avec cet équipement, le port de Mohammedia devenait le 1^{er} port pétrolier d'Afrique.

L'implantation de la raffinerie de la Samir à Mohammedia en 1961 est un tournant décisif pour l'avenir de ce port qui a vu son trafic fortement haussé avec l'activité d'import de pétrole brut.

De 1966 à 1979, le port a connu 3 importants développements :

- 1966 : L'extension de son réseau de pipelines reliant la raffinerie aux dépôts pétroliers de l'Oued Mellah ;
- 1971 : La construction d'un 2^{ème} sea-line composé de 2 conduites de diamètre 30" et 14" pour la réception du pétrole brut et des produits raffinés à partir de tankers de 100.000 TPL amarrés à -22 m/zh ;
- 1979 : La mise en service d'un 3^{ème} sea-line de diamètre 30" de pétrole brut destiné à la réception de tankers de 150.000 TPL à -25 m/zh.

A cette époque, les infrastructures pétrolières étaient réduites à 290 ml de quais, capables de recevoir des navires de 6.000 TPL à quai, avec un réseau de pipelines de 53.000 ml.

Après l'extension de la raffinerie en 1979 et les avaries survenues sur les sea-lines, il devenait nécessaire de développer le port. C'est ainsi que les travaux de la grande digue de protection ont été réalisés en 1984, suivi du terminal pétrolier en 1987 avec les postes A et B et une digue d'accès au terminal de 464 ml ainsi que 22 ha de terre-pleins.

Le port de Mohammedia est un port en eau profonde, le musoir de la digue principale étant à -20 m/zh. Il est situé sur la côte Atlantique entre Kénitra et Casablanca, dans la province de Mohammedia.

Connectivité

Le port de Mohammedia est relié à la route côtière de Casablanca et à l'autoroute Casablanca-Rabat par une 2x2 voies. Il n'est pas relié à la voie ferrée vu que l'ensemble du trafic entre le port, le complexe pétro-chimique de Mohammedia et le dépôt pétrolier de Sidi Kacem passe dans des pipelines.

Hinterland économique

Mohammedia est un port spécialisé dans le trafic des vrac liquides, principalement des hydrocarbures. Il s'agit d'une infrastructure d'importation qui inonde un hinterland plus vaste que la simple frontière de sa région. Son hinterland s'étend aujourd'hui sur tout le Royaume qu'il alimente, soit par pipelines tel que Sidi Kacem, en plus de la raffinerie Samir, des dépôts pétroliers de l'oued El Maleh et des cavités de sel de Mohammedia, soit par cabotage vers les villes de Nador, Jorf Lasfar, Agadir, Tantan, Laâyoune et Dakhla.

Cet hinterland est en phase d'évolution avec les nouvelles capacités de stockage réalisées ou en projet sur le territoire national, et en particulier :

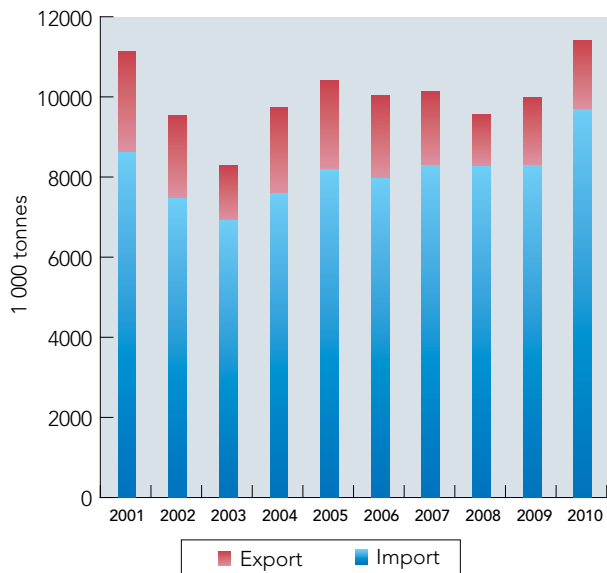
- l'aménagement du terminal et du dépôt pétrolier de Tanger Med qui, en plus de l'activité de soutage, compte approvisionner la zone nord-ouest du pays avec 400 000 T/an de produits raffinés, importés directement ;
- la construction à Jorf Lasfar d'un dépôt de stockage de 14 000 T de butane par Afrique et de dépôts des sociétés ZIZ, Petromin et CMH, qui s'approvisionnent directement en produits importés à partir du port de Jorf Lasfar, pour fournir la région de Abda-Doukkala essentiellement et le sud de Casablanca.

Par ailleurs, d'autres réalisations ou projets viendront renforcer l'hinterland du port de Mohammedia, tel que :

- l'extension du stockage de butane dans les cavités de sel de Mohammedia par une 3^{ème} cavité de 55 000 T en plus des 110 000 T existants ;
- l'augmentation de 100 000 m³ de la capacité du dépôt CEC de produits raffinés de Mohammedia ;
- les extensions et reconversions de la raffinerie Samir qui se poursuivent avec un nouveau topping, portant la capacité de raffinage à 8,2 MT et de nouveaux trafics tels que l'export du jet, du gasoil 10 et 10 000 ppm, l'import massif du fuel pour l'hydrocracking et la production de soufre ;
- la construction prévue par la Samir d'un dépôt de gasoil et essence à Marrakech et d'un dépôt de jet à Nouacer, qui seront reliés à Mohammedia par pipelines ;
- la construction d'un dépôt de stockage de produits raffinés de 2 000 T à Tan Tan.

Evolution du trafic 2001-2010

Trafic import/export (en 1000 T)



Trafic traité (en 1000 T)

| Année | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|---------------|
| Pétrole brut | 7 403 | 6 264 | 4 608 | 6 133 | 6 914 | 6 407 | 6 256 | 5 535 | 4 572 | 5 595 |
| Gaz liquifiés | 602 | 617 | 767 | 878 | 856 | 904 | 1 035 | 1 031 | 1 197 | 1 357 |
| Fuel oil | 1 231 | 744 | 314 | 785 | 624 | 636 | 625 | 211 | 202 | 0 |
| Virgin naphta | 487 | 597 | 523 | 613 | 689 | 494 | 603 | 463 | 328 | 562 |
| Huile base | 105 | 127 | 89 | 142 | 239 | 364 | 144 | 111 | 253 | 427 |
| Mélasse | 35 | 46 | 8 | 43 | 52 | 24 | 29 | 63 | 264 | 23 |
| Cabotage | 38 | 11 | 29 | 88 | 31 | 37 | 11 | 9 | 10 | 8 |
| Divers | 635 | 534 | 395 | 457 | 553 | 493 | 429 | 443 | 609 | 684 |
| Total | 11 142 | 9 530 | 8 280 | 9 740 | 10 404 | 10 034 | 10 130 | 9 560 | 9 980 | 11 406 |

Affectation des quais et potentiel théorique

Le port avec un trafic annuel moyen de 10 millions de tonnes, est utilisé à 57% de sa capacité opérationnelle (17,4 millions de tonnes/an) et à 41% de sa capacité théorique (24,2 millions de tonnes/an). La capacité opérationnelle du terminal pétrolier est voisine de 15.700.000 T/an et la capacité opérationnelle du port intérieur avec les conditions actuelles est de 1.700 000 T/an.

Le schéma suivant montre les affectations des différents quais ainsi que leurs capacités théoriques.

Légende plan

Port de commerce intérieur géré par Marsa Maroc

- 1** Quai n°1 : 70 ml de quai à -8 m
Produits pétroliers
- 2** Quai n°2 : 170 ml de quai à -6,50 m
Sel et produits pétroliers
- 3** Des appontements flottants - Plaisance gérés par le YCM
- 4** Postes réservés à la pêche gérés par l'ONP.
Quai n°4 : 142 ml de quai à -3 m
- 5** Quai n°5 : 8,5 ml de quai à -1,5 m
- 6** Quai n°6 : 176 ml de quai à -6,00 m
Produits chimiques
Capacité théorique du port intérieur : 1,7 MT
- 7** Quai Gis - Servitude : 40 ml à -3
- 8** Terminal pétrolier géré par Marsa Maroc
Le poste A : Pour les navires de 180 à 275 m avec un tirant d'eau de -17 m
Le poste B : Pour les navires de 190 à 290 m avec un tirant d'eau de -17 m
Capacité théorique du terminal : 22,5 MT

