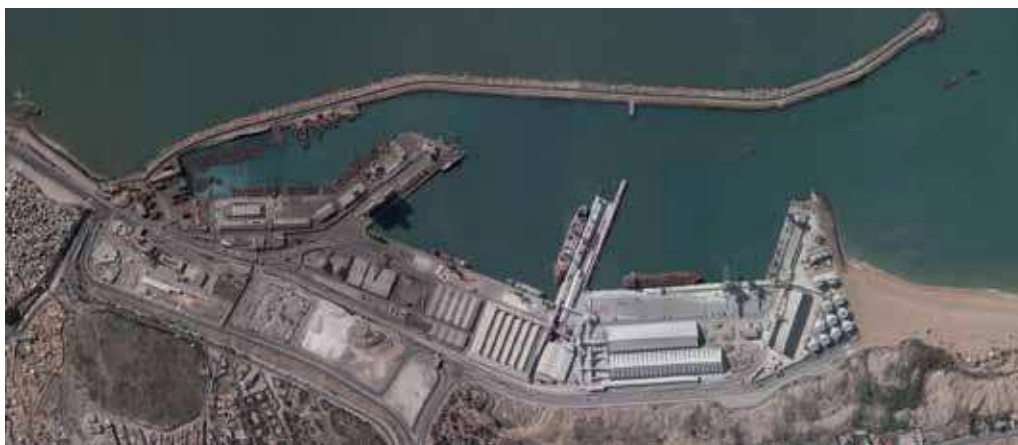


Port de Safi

Vocation majeure : pêche et commerce



Latitude
33° 7' 39" Nord

Longitude
8° 48' 47" Ouest

Historique

Safi assurait, en tant que port de la capitale Marrakech de l'empire des Almohades au XII^{ème} siècle, des relations directes avec l'Andalousie. A cette époque, grâce au développement des échanges qu'a connu le port de Safi, plusieurs puissances d'Europe (France, Angleterre, Hollande et Danemark) se sont intéressées à la région, ce qui a amené les Sultans du Maroc à conclure des conventions de coopération commerciale avec ces pays en vue de faire prospérer la région.

À la fin du XV^{ème} siècle, la pression portugaise s'accroît et aboutit à l'occupation de la ville. Safi était alors la principale place portugaise fortifiée pour le contrôle de la région maritime jusqu'en 1541.

La construction du Port de Safi a commencé en 1916 par un bassin à barques de 4 ha et la découverte des gisements de phosphates à Youssoufia, en 1923, a déclenché la construction du 1^{er} bassin avec une grande jetée abri et une jetée transversale, travaux qui s'achèveront en 1938.

Au cours de la seconde guerre mondiale, la flottille de pêche connaîtra une croissance considérable liée au développement de la conserve qui fera de Safi, au début des années 1950, le premier port sardinier du monde, pour la pêche et la conserverie.

La création du 2^{ème} bassin au Nord avec prolongement de la grande jetée de 1952 à 1955 a été réalisée pour répondre au besoin du développement du trafic des phosphates.

L'activité du complexe des phosphates a commencé en 1965 avec l'implantation des installations de Maroc-Chimie I, qui a été suivi du dédoublement de sa capacité de transformation, soit Maroc-Phosphore I (1976) et Maroc-Phosphore II (1981). C'est avec ce développement des industries chimiques que l'aménagement d'un 3^{ème} bassin comprenant le quai Nord (1966) et le quai de rive (1976) ont été réalisés.

Toutefois, le port de Safi-ville connaît un fort ensablement. En effet, le phénomène sédimentaire le long du littoral Atlantique commence au niveau de Safi avec un volume moyen estimé à 400 000 m³/an.

Aujourd'hui, l'implantation en cours d'une centrale électrique fera de Safi un point névralgique de la zone centre et du futur port de Safi un important port vraquier, permettant ainsi au port de Safi-ville de se repositionner sur des trafics mieux adaptés à sa position au centre de la ville.



Le port de Safi au XVI^{ème} siècle

Connectivité

Le port est accessible à partir de la route nationale 1 qui relie Casablanca à Agadir et par la route régionale 204 reliant Safi à Marrakech.

Cette connectivité sera renforcée par l'autoroute reliant Safi à El Jadida prévue pour l'année 2015.

Il est aussi relié au réseau de voies ferrées par la ligne Safi-Benguerir, point de jonction de la ligne Casablanca-Marrakech.

Hinterland économique

La région de Doukkala-Abda occupe une place stratégique dans l'économie nationale. Avec une superficie de 13.285 km² et une façade maritime s'étalant sur 300 km, Doukkala-Abda renferme d'énormes atouts et offre une richesse naturelle exceptionnelle. En effet, la région tire avantage autant de ses potentialités agricoles, industrielles, minières, artisanales et touristiques, que de sa position de carrefour des grands pôles du Maroc (Casablanca, Marrakech, Agadir).

L'agriculture est une activité importante de la région. Elle est constituée principalement des céréales, des légumineuses, des cultures maraîchères, industrielles et des cultures fourragères.

L'industrie de la région Doukkala-Abda est caractérisée par la prédominance des industries chimiques et para-chimiques et abrite également les industries légères comme les conserveries de poissons concentrées à Safi.

Concernant les richesses minérales, la région est extrêmement riche en gisements des minerais, principalement ceux des phosphates (Yousseoufia, Benguerir) ; ceux du gypse et la baryte (carrière de Sidi Tijji, Asni et Tichka) et ceux du zinc, du cuivre et du plomb (Guemmassa et Draa Lasfar).

De plus, le secteur de l'artisanat se distingue par sa qualité et sa diversité, ceci est dû principalement aux activités de la poterie qui caractérise la région non seulement au niveau national mais également au niveau international.

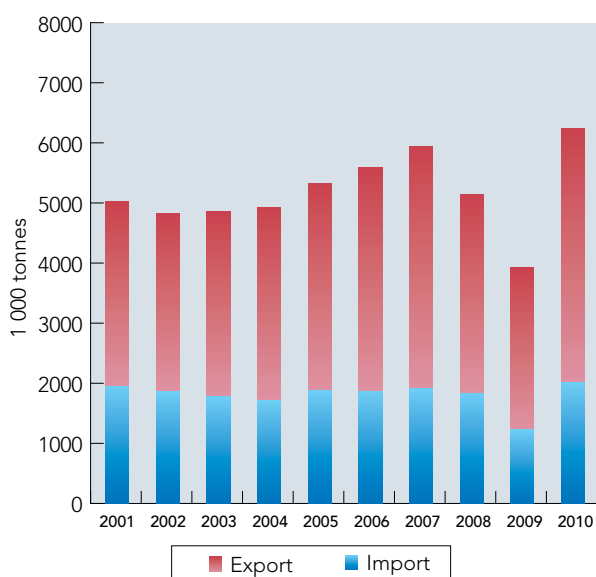
Quant au tourisme, Doukkala-Abda dispose d'importants atouts naturels et d'un patrimoine culturel diversifié notamment des monuments historiques et plusieurs sites tout au long de la côte ce qui lui permet d'être un pôle d'attraction pour l'investissement touristique.

Le port de Safi-ville occupe le cinquième rang des plus importants ports commerciaux du royaume. Son hinterland est constitué des régions de Safi, Marrakech et Ouarzazate pour les minerais hors phosphates (gypse, barytine...) et des sites miniers de Yousseoufia et Benguerir, ainsi que des installations chimiques du groupe OCP, à Safi pour les phosphates et ses dérivés.

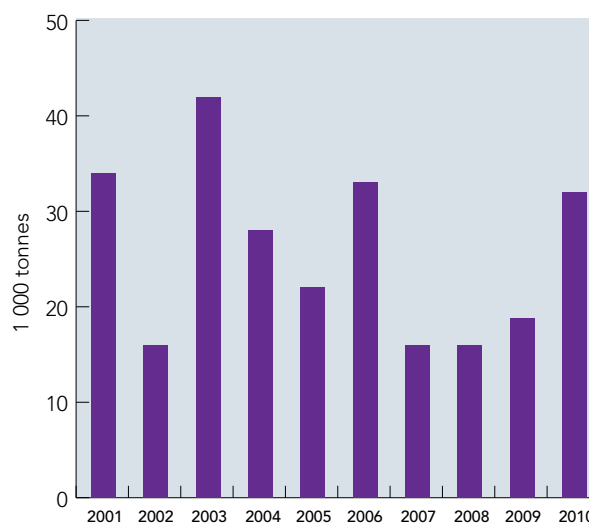
Pour le ciment, les 2 usines de CIMAR à Safi et à Marrakech sont situées dans l'hinterland du port de Safi-ville et, pour les céréales, ce sont les villes de Safi, Essaouira et en partie Marrakech qui constituent l'hinterland du port.

Evolution du trafic 2001-2010

Trafic de commerce (en 1000 T)



Trafic Pêche (en 1000 T)



Trafic traité (en 1000 T)

Année	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Phosphates	10	30	113	176	270	290	496	608	224	528
Acide phosphorique	1 288	1 270	1379	1 333	1 504	1 742	1 979	1 398	1 336	2 178
Soufre	1 203	1 211	1 260	1 257	1 437	1 503	1 493	1 210	862	1 495
Céréales	466	325	148	148	149	100	181	301	128	286
Gypse	229	223	235	253	263	283	231	189	154	124
Barytine	143	190	148	159	194	262	294	295	263	454
Engrais T.S.P	591	434	448	945	839	806	781	541	549	780
Petcoke	94	119	146	100	99	102	158	84	179	185
Clinker	272	256	191	79	110	141	94	51	59	76
Divers	722	770	797	480	463	359	239	459	166	128
Total	5 018	4 828	4 865	4 930	5 328	5 587	5 945	5 136	3 920	6 234

Affectation des quais et potentiel théorique

Le port de Safi a une tendance à la saturation, il est à 60% d'utilisation de sa capacité opérationnelle de 8 millions de tonnes. Le taux d'occupation des postes et des temps d'attente sont relativement élevés et les quais sont fortement sollicités. Néanmoins le port est caractérisé par la quasi spécialisation de ses quais dans le traitement des marchandises.

Le môle oblique a été soulagé par le transfert du trafic ammoniac à Jorf Lasfar mais le trafic des céréales reste limité par la capacité réduite des silos en place. La capacité théorique du port n'a sensiblement pas changé puisque, hormis le transfert de l'import de l'ammoniac, aucune amélioration n'a été opérée.

Le devenir de ce port est lié au projet d'un nouveau port à Safi pour l'importation du charbon destiné à la centrale thermique.

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



Légende plan

- 1** Bassin 3
Quai nord OCP - Poste 9 : 184 ml à -10,00 m, acide phosphorique et autres
- 2** Quai de rive OCP - Postes 7 et 8 : 385 ml à -10,50 m, soufre et acide phosphorique
Capacité théorique : 3,55 MT
- 3** Bassin 2
Poste 6 OCP : 250 ml de -8,5 à -9 m, phosphates et dérivés MAP et TSP
Capacité théorique : 1,85 MT
Quai de commerce
- 4** Postes 2 à 5 : 448 ml de -8 à -8,5, engrais, minerais et divers
- 5** Postes 1 : 268 ml de -8,5, croisière
Capacité théorique des postes 1 à 5 : 2,5 MT (limitée par les terre-pleins)
- 6** Quai en tableau : 121 ml de -7 à -8 m, divers, engins de servitude
- 7** Bassin 1 destiné à la pêche
Deux quais de 460 ml de -2 à -5 m, pêche
Un quai sud du môle oblique de 217 ml à -6,00 m, pêche