

Port de Casablanca

Vocation majeure : commerce



Latitude
33° 36' 30" Nord

Longitude
7° 37' Ouest

Historique

Le port de Casablanca est le plus grand port du Maroc, c'est un port multifonctions dominé par le commerce. Sa polyvalence et sa diversification s'étend à des trafics aussi disparates, tels que les céréales, les voitures et les engins, les vracs solides et liquides, les trafics « unitarisés » tels que les conteneurs, mais aussi les marchandises conventionnelles telles que le bois et le fer. Actuellement, il offre une étendue de 462 ha dont 226 ha de terre-pleins et plus de 7 km de linéaire de quai et d'importants moyens logistiques. Il peut accueillir et traiter entre 30 et 35 navires à la fois. Le port comprend aussi un port de pêche, un port de plaisance et des installations et infrastructures pour la mise à flot et à sec des navires dans les chantiers navals.



Le port de Casablanca en 1926

Vers l'an 1200, « Anfa » n'était qu'une petite bourgade de pêcheurs fréquentée par quelques voiliers pratiquant le commerce des céréales. Ce village connût des fortunes diverses. En 1515, les portugais y créèrent une ville « Casablanca » qui fût détruite en 1720, puis reconstruite en 1750 et porta le nom de « Dar Elbeida » ou « Casablanca ».

En 1906 fut créé le premier plan d'eau abrité d'une douzaine d'hectares, et vers 1913, un plan d'eau de 100 ha protégé par une jetée principale parallèle à la côte et une jetée transversale furent édifiés.

C'est à l'intérieur de ce plan d'eau qu'ont été construits, au fur et à mesure des besoins, les divers môles et postes à quai actuels. Avec l'accroissement du trafic, les réalisations à l'intérieur de ce plan se sont poursuivies sans interruption jusqu'à ce jour.

Connectivité

Le port de Casablanca dispose de neuf portes d'accès dont une pour la voie ferrée. Le port est accessible à partir de la route secondaire 111 reliant Casablanca à El Jadida et de l'autoroute Casablanca-Rabat.

Hinterland économique

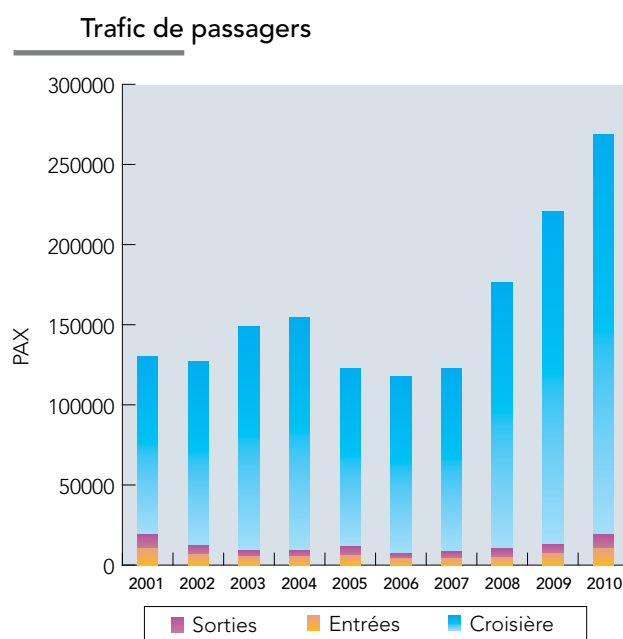
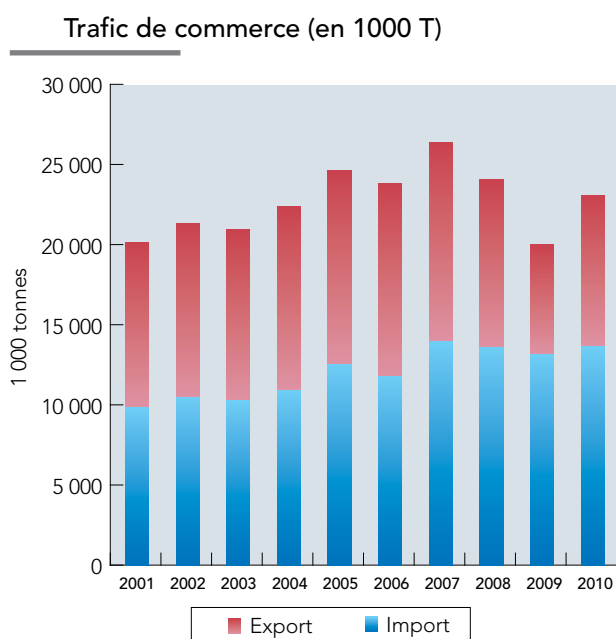
La région du Grand Casablanca est la plus grande agglomération du Maghreb, la 5^{ème} du continent africain et la plus ouverte du monde arabe. En outre, la région de Casablanca représente 50% du PNB, 25% du PIB national, 45% du PIB industriel marocain, 45% des exportations industrielles, 46% de l'emploi industriel. Elle possède 42% des unités de production du Maroc et compte 30% du réseau bancaire. La capitale économique jouit d'infrastructures portuaires, aéroportuaires, ferroviaires et routières qui facilitent la circulation des marchandises et des personnes.

Le port de Casablanca cumule près de 35% des échanges extérieurs avec 23 Mt/an. Il draine des marchandises d'un hinterland plus large que le simple périmètre de la région. La région de Chaouia-Ouardigha, dont la ville de Settat est la capitale ainsi que des villes telles que de Khouribga, sont dans la zone d'influence du port de Casablanca.

L'essor spectaculaire du port de Casablanca a accompagné l'expansion économique de l'arrière pays et en particulier de la ville, capitale économique du pays. Son trafic est particulièrement consacré :

- d'une part à l'importation des matières premières et des produits semi-finis tels que le bois et dérivés, le fer et produits sidérurgiques, la pièce automobile détachée. L'importation couvre aussi les engrais, les biens d'équipements et les denrées alimentaires (blé, sucre, thé, café) ;
- Et d'autre part à l'exportation des produits manufacturés, des conserves, des minerais, du phosphate et des produits agricoles tels les agrumes et primeurs.

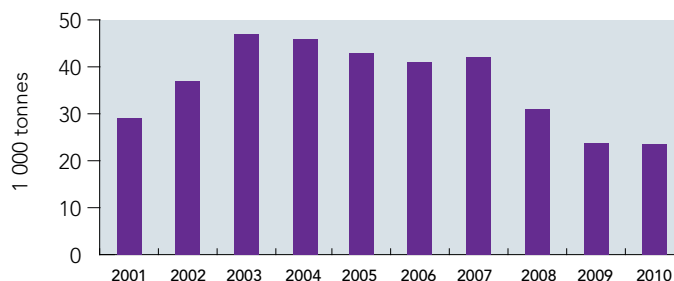
Evolution du trafic 2001-2010



Trafic traité (en 1000 T)

Année	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Phosphates	8 495	8 911	8 759	9 270	9 823	9739	10 098	8 071	4 498	7 080
Charbon	449	396	415	433	486	366	228	332	208	116
Agrumes-Primeurs	120	115	114	87	55	76	89	78	56	0
Céréales	3 518	3 546	2 903	3 399	4 033	3052	4 486	3 965	3 633	3 737
Conteneurs	3 181	3 582	3 974	4 414	4 774	4 852	5 343	5 772	6 058	6 038
Fluorine	98	98	87	110	115	117	83	62	78	79
Barytine	70	58	45	33	22	28	11	11	21	13
Divers	4230	4573	4615	4 648	5292	5 575	6 003	5746	5447	6013
Total	20 161	21 279	20 912	22 394	24 600	23 805	26 341	24 037	19 999	23 076

Trafic Pêche (en 1000 T)



Affectation des quais et potentiel théorique

Le port avec un trafic annuel moyen de 23 millions de tonnes, est utilisé à 75% de sa capacité opérationnelle (30,6 millions de tonnes/an) et à 60% de sa capacité théorique (38,1 millions de tonnes/an).

Toutefois, il faut souligner que pour le trafic des conteneurs en 2012, le port aura une capacité nominale de traitement annuel de 1.600.000 EVP avec 3 terminaux. Il est actuellement à 48% de ses capacités. Pour les céréales, aujourd'hui avec 2 installations spécialisées, l'on atteint les 87% de la capacité annuelle soit 4 millions de tonnes.

Les transformations et les projets en cours à Casablanca apporteront un gain de capacité et permettront de faire face à la situation actuelle jusqu'à l'horizon 2015-2020 suivant les hypothèses d'évolution du trafic.

Les projets de plates formes logistiques et de ports secs lancés par le département de l'équipement et des transports et de l'ONCF et les « MEAD » privés contribueront à coup sûr à fluidifier ce trafic et à maintenir la capacité des quais.

Le port est exploité sur le plan commercial par 5 opérateurs : Marsa Maroc pour le conteneurs, le RoRo, le divers, le conventionnel et les minerais ; Somaport pour le conteneurs, le RoRo, le divers et le conventionnel ; Sosipo et Mass Céréales pour les céréales et l'OCP pour le traitement des phosphates.

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

Légende plan

- 1** Terminal à conteneurs EST
Postes 70 à 74 : 600 ml de quai à -12 m
Capacité théorique : 600 000 EVP
Poste A5 : à -8 m - RoRo
Capacité théorique : 112 500 PL (limité par le nombre de poste)
- 2** Terminal à conteneurs TC3
530 ml à (360 ml à -14 m et 170 à -12,5)
Capacité théorique : 600 000 EVP (limité par le terre-plein)
- 3** Terminal à phosphates
3 Poste T 7 : 120 ml de quai à -10 m
- 4** Poste 64 à 66 : 575 ml de quai de -10 à -12 m
Capacité théorique : 11,2 MT
- 4BIS** Postes 60 à 63 : 480 ml de quai de -9,75 charbon, minerais et autres vracs solides les postes 60 et 61 accueillent les navires céréaliers pour les installations spécialisées de céréales (stockage 68 000 T)
- 5** Poste R4/R5 : 220 ml de quai à -7,50 m ferrailles, ciments, huiles végétales et minerais
Capacité théorique : 0,27 MT
- 6** Terminal à conteneurs T 2 aux postes 50 à 55 : 700 ml de quai à -9,2 m, 30 ha de superficie
- 7** Postes T5 à T65 : 220 ml de quai à -9,15 m quais ANP utilisés pour les croisières
- 8** Postes 40 à 44 : 570 ml de quai à -8,50 m Quais de l'ANP ; A4 : à -7,50 RoRo rampe ANP
- 9** Poste R2/R3 : 200 ml de quai à -7,50 m
Divers : Capacité théorique : 0,27 MT
- 10** Marchandises diverses
Postes 30 à 36 : 820 ml de quai de 9,15 à 9,75 ml - divers
- 11** Poste T3/T4 : 200ml de quai à -10,20 m
- 12** Postes 20/21 : 270 ml de quai à -9,15 m Céréales (reliés à des silos dont la capacité de stockage est de 70 000 T)
Poste 22 à 24 : 300 ml de quai à -9,15 m

Divers
Capacité théorique : 1,8 MT limité par le terre-plein (potentiel quai : 3,6 MT)
- 13** Mole pour Marchandises diverses et conventionnelles
- 14** Postes 10 à 13 : 380 ml de quai à -8,20 m ; divers
Postes T1/T2 : 170 ml de quai à -7,50 m

Capacité théorique : 0,9 MT limité par le terre-plein (Capacité théorique quai : 1 MT)



- 15** Terminal roulier
Postes A2 & A3 : 350 ml de quai à -8,20 m
Terminal voiturier
- 16** Port de Pêche
Quai- Est, Sud et Poste T1 : 400 ml de -1 à -4 m chalutiers, sardiniers
- 17** Marina Casablanca
Sud-Ouest : 360 ml de pontons flottants plaisanciers
- 18** Jetée Moulay Youssef (Marine royale)
Poste D : 3 postes 600 ml de -1 à -6 m
Poste E : 3 postes 160 ml de -4 à -6 m
Poste F : Poste 200 ml de -10m