

6.6 Le pôle des ports du Sud

La création d'un **port charbonnier à proximité de Tan Tan** est envisagée au cas où l'installation d'une centrale au charbon serait confirmée dans la zone. Ce terminal serait implanté à proximité de la centrale thermique dont l'emplacement n'est pas connu à ce jour, mais très probablement en dehors du site du port de commerce et de pêche actuel.

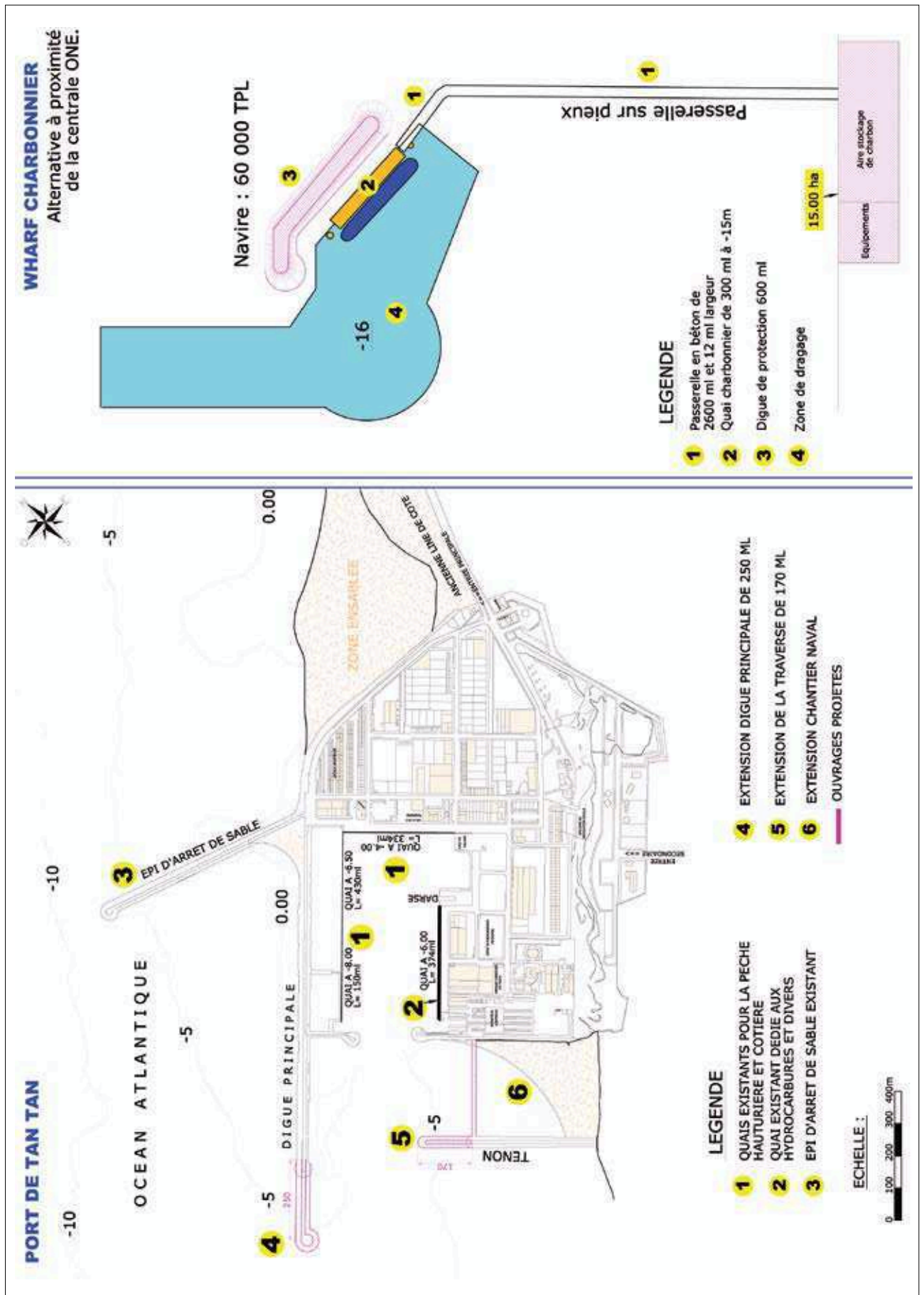
Il permettrait de traiter les **3,5 MT de charbon** nécessaires à cette future centrale thermique.

L'opportunité d'implanter un « **chantier naval pêche** » régional est rendue possible avec une courte extension de la digue du port actuel.

Le reste du port ne connaîtra pas de modification importante tant dans ses vocations que dans ses ouvrages et installations portuaires.



▲ Port de Tan Tan.



Le port de Laâyoune devrait pouvoir s'adapter à l'augmentation des trafics prévisionnels de la région. En effet, son hinterland recèle un potentiel de développement économique important grâce à la pêche, d'une part, et au programme de développement des énergies renouvelables d'autre part, avec la création d'unités industrielles de production d'électricité (éolienne et solaire).

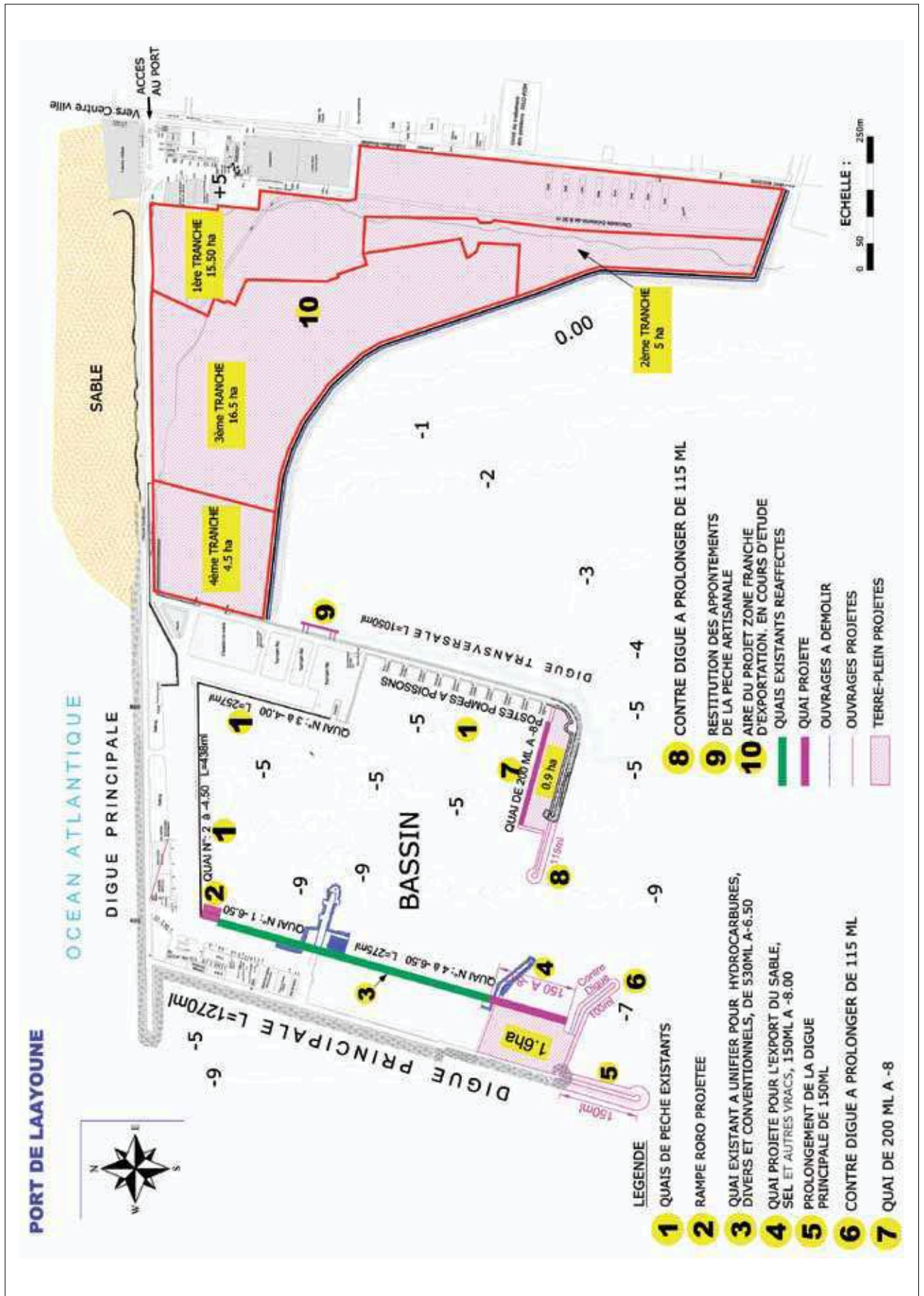


▲ Port de Laâyoune.

Ainsi, pour le port de Laâyoune, une extension du quai de commerce existant sur 150 ml à -8 m/zh doit être prévue. Cela implique une extension de la digue principale et un approfondissement du chenal d'accès. D'autres adaptations sur les quais existants afin de disposer d'un linéaire rectiligne sans obstacles, telles que l'enlèvement de l'ancienne contre-digue située au milieu du bassin et le déplacement de la rampe RO-RO sont nécessaires.

La région verra aussi l'extension du **port de Tarfaya** dont les travaux sont lancés, permettant de recevoir des ferries en provenance des Iles Canaries en toute sécurité et de développer ainsi le tourisme.

Quant au **port de Boujdour**, destiné actuellement à la pêche côtière pour le débarquement du petit pélagique en plus de la pêche artisanale, celui-ci ferait l'objet d'une extension pour disposer de quais nécessaires aux navires RSW (Refrigerated Salt Water) de pêche du petit pélagique à l'instar du port de Dakhla.



Le port de Dakhla actuel est situé dans une baie quasi-fermée dont le milieu naturel est très fragile et subit les pressions anthropiques du port. Des travaux d'extension sont en cours pour répondre à la demande immédiate à court terme et porteront ainsi la **capacité du port à 1 MT dont 670.000 T de pélagique frais** (au lieu de 500.000 T actuellement dont 400 000 T de pélagique).

Toutefois, le port subira toujours des contraintes d'accès nautiques limitatives, nécessitant des dragages pour faciliter l'accès dans le cadre de la valorisation des richesses naturelles régionales (pêche, mines, agriculture...). Il sera également confronté aux contraintes du développement des liens maritimes avec le reste du pays et de la région, en alternative au mode routier dominant aujourd'hui.

Le développement économique et social de la province de l'Oued Eddahab, sera basé à terme sur la construction d'un nouveau port en eau profonde extérieur à la baie.

De plus, le fort développement envisagé aujourd'hui d'une activité portuaire de pêche et de commerce contribuera à accentuer toujours plus la pression anthropique sur la baie.

Le port actuel de Dakhla pourra évoluer vers un port de plaisance, à passagers (relations avec les Canaries) et éventuellement croisière (si la stratégie nationale le prévoit et que des opérateurs développent des produits touristiques sur la région). Face à la pression anthropique actuelle et aux prémices d'une dégradation de l'environnement de la baie, la préservation d'un site unique est alors assurée, tournée vers des activités respectueuses au niveau environnemental.

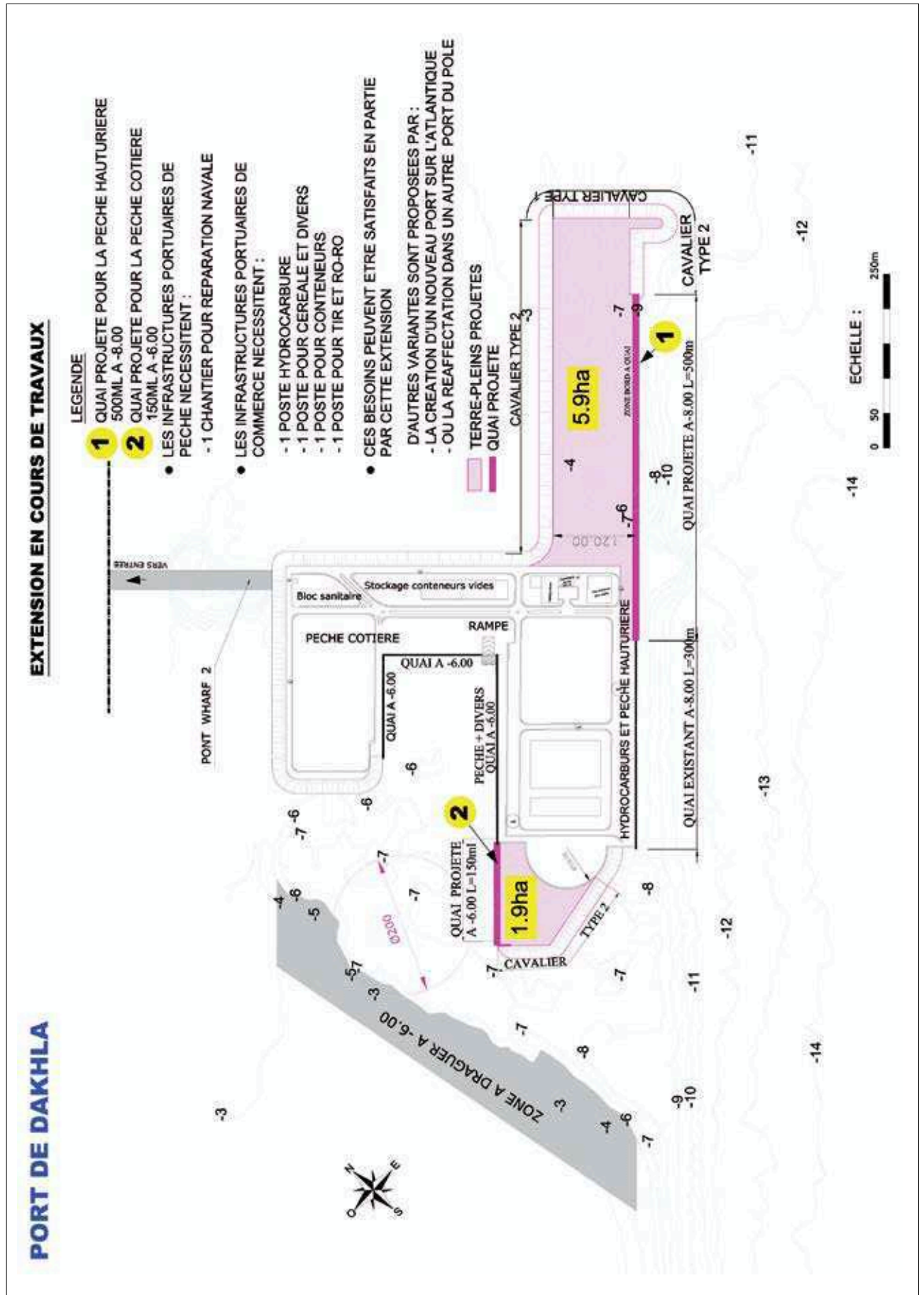
Par ailleurs, les activités de plaisance peuvent se développer à l'intérieur de la baie à condition de se limiter aux deux nouveaux sites identifiés à cet effet, et de préserver l'équilibre de la baie et du littoral.



▲ Quai au port de Dakhla.



▲ Port de Dakhla avant l'extension.



Le nouveau port de la province de l'Oued Eddahab, sera un port en eau profonde extérieur à la baie qui pourra satisfaire les trafics futurs liés aux produits de la pêche et à l'exploitation des petits pélagiques du stock C et servira d'outil logistique et économique pour faciliter la structuration économique et sociale du sud du Royaume.

Ce nouveau port dans la région de Dakhla (Dakhla Atlantique) sera destiné, tant pour accueillir les trafics de la pêche associés à la nouvelle zone franche, que tous les trafics «commerciaux» liés à la pêche (exportations, intrants) et aussi à l'hinterland de Dakhla. Ce port aura ainsi des dessertes par navires porte-conteneurs avec des relations feederisées sur les grands ports majeurs de la région : Casablanca, Tanger-Med, Las Palmas...

En effet, les volumes de production issus de la pêche (ou dans une moindre mesure de l'agriculture irriguée) destinés à l'exportation seront à un niveau suffisamment important pour déclencher le positionnement de lignes régulières comme on l'observe par exemple aujourd'hui sur le port d'Agadir, mais aussi depuis déjà plusieurs années sur le port de Nouadhibou avec un fort développement des conteneurs reefers.

Ces relations commerciales permettront également d'approvisionner l'économie régionale en intrants industriels, énergétiques et en biens de consommation.

Enfin, suivant les richesses naturelles qui seront exploitées dans la région (maritimes, minières...), le port de Dakhla Atlantique pourra compléter son offre par des terminaux spécialisés si nécessaire.

Deux sites potentiels pouvant abriter le port « Dakhla Atlantique » sont identifiés aujourd'hui, à savoir la baie de Cabello et la baie de Cintra et nécessitent des études complémentaires.

