

6. La déclinaison de la stratégie portuaire par pôle

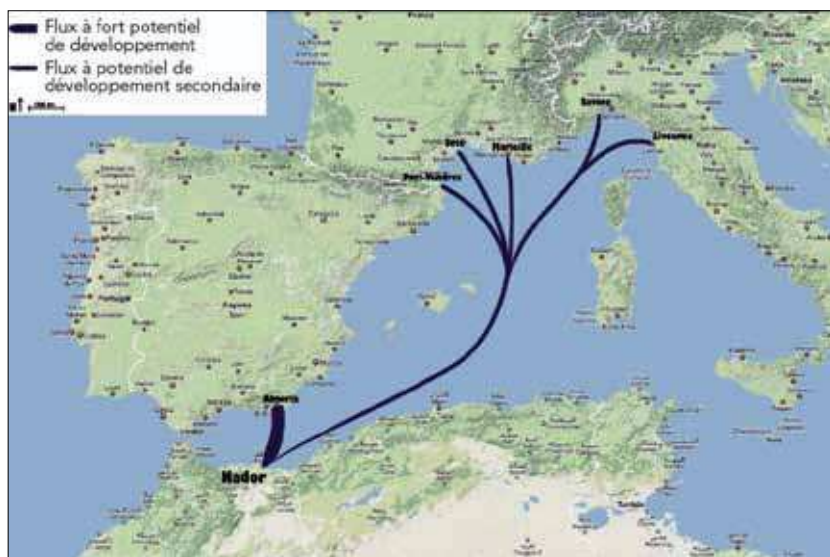
6.1 Le pôle de l'Oriental

La position de **Nador** face à l'Europe du Sud est affirmée de même que la nécessité, à terme, de favoriser le mode maritime en alternative au mode routier très impactant sur l'environnement et le changement climatique.

Aujourd'hui, la région de l'Oriental connaît un essor important en matière de développement des infrastructures de transport (autoroutes, voies ferrées) et économiques (parcs industriels, agropôle, etc). Il est donc nécessaire de laisser les choix ouverts quant aux décisions futures en termes d'aménagement portuaire.

Les besoins annuels du trafic au port de Nador à l'horizon 2030, hors produits énergétiques (charbon et GNL) seraient de 10 MT de marchandises et 1.900.000 passagers dont 200.000 croisiéristes.

Nador en tant que port d'équilibre inter-régional, peut devenir un port concurrent de Casablanca sur l'hinterland éloigné (zone de Fès-Meknès). Le port dispose de capacités portuaires pouvant être optimisées et valorisées à l'horizon des dix à quinze prochaines années sur ses trafics traditionnels (charbon, produits sidérurgiques, etc.).



Connectivité du port de Nador avec l'Europe

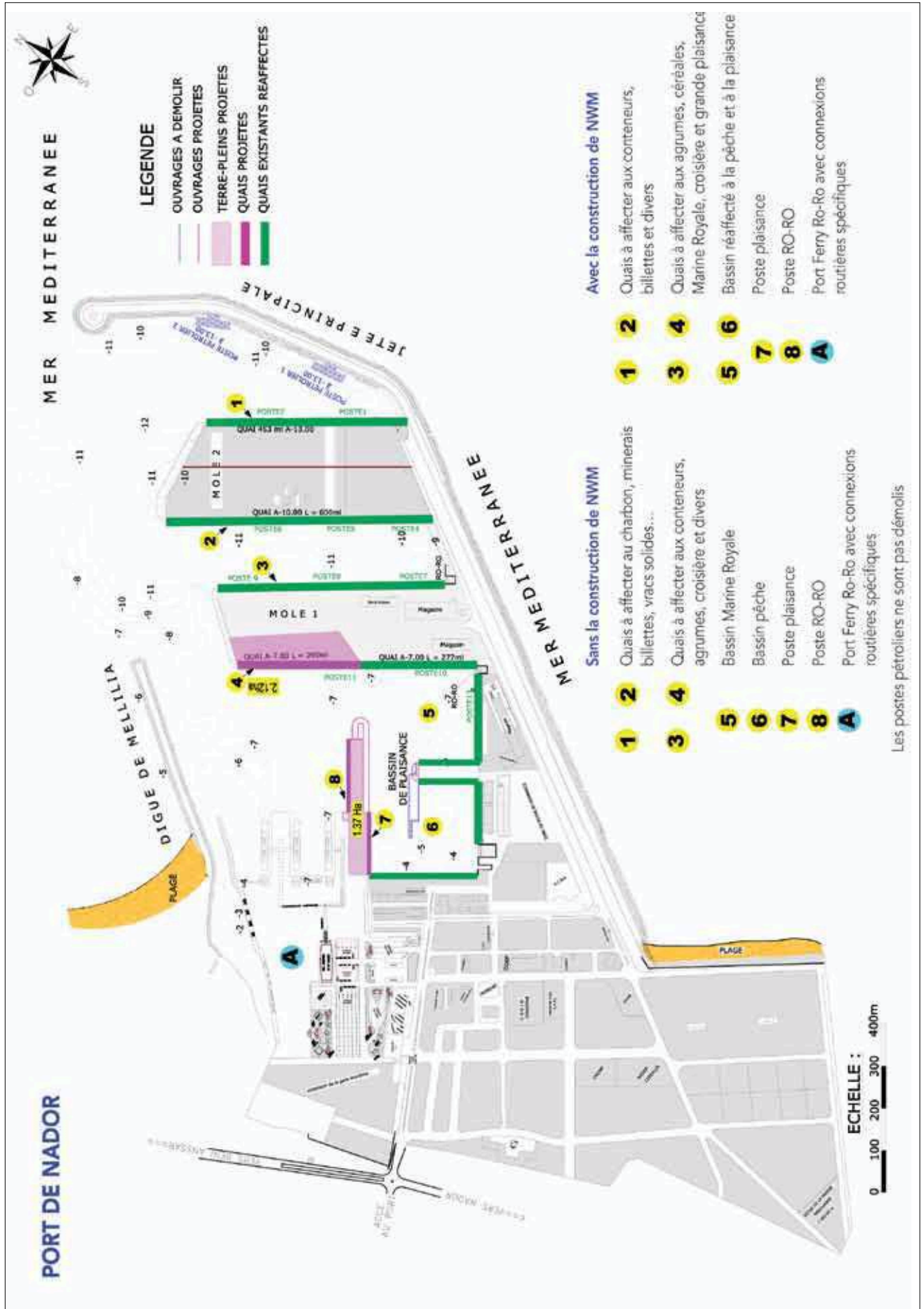
Dans le cas où le choix énergétique de l'ONE, qui devrait se préciser vers 2023 pour l'Oriental, s'orienterait vers un renforcement du charbon ou vers l'implantation du GNL comme combustibles énergétiques sur l'Oriental, le port de Nador ville deviendrait inadapte compte tenu des volumes prévisionnels en jeu ou de la nature du produit peu compatible avec un environnement urbain et la proximité des autres activités portuaires.

Facteurs déclenchants, ces nouveaux trafics (charbon et GNL) rendraient incontournable le besoin du nouveau port de **Nador West Med**, qui serait alors construit dans la baie de Betoya (voir ci-après). Des trafics du port actuel de

Nador (hydrocarbures, vracs...) seraient alors transférés sur le nouveau port.

Le port de **Nador-Ville** s'orienterait, quant à lui, vers le tourisme (croisière et grande plaisance) en harmonie avec les développements touristiques voisins du projet des 7 cités de la lagune de Marchica, tout en conservant ses liaisons ferrées avec l'Europe.

De même, la création d'un port rapide roulier tourné vers le fret maritime « roulant » sera à envisager dès lors que les conditions seront réunies au sein de l'espace méditerranéen



afin d'ouvrir le port vers les ports européens dans le cadre du développement des Autoroutes de la mer (ADM¹).

Ce mode de déplacement qui, après une longue période de gestation, commence à constituer en Europe un mode de transport performant en alternative à la route, se développera en Méditerranée (les lignes fret entre Barcelone-Tanger Med se sont développées depuis 2-3 ans et représentent un premier pas dans ce sens). Avec le renforcement des contraintes environnementales sur les transports européens, notamment en termes d'émissions de carbone, les ADM représenteront une offre attractive au départ de Nador vers les rives européennes de la Méditerranée, raccourcissant un parcours routier qui passe par Tanger aujourd'hui et remonte l'Espagne par la route.

Cela suppose une nouvelle organisation des dessertes, avec une fréquence forte et régulière sur des navires dédiés RORO purs², condition de coûts de passages attractifs.

Ce serait une opportunité de développer des activités de «nearshoring», profitant des délais de transport raccourcis et donc d'une grande réactivité, ce qui a fait le succès des localisations en Tunisie.

Ce serait enfin une nouvelle porte sur l'Europe, en complément (si Tanger MED est saturé) ou concurrence de Tanger Med.

L'existence d'un site favorable pour la construction d'un nouveau port à proximité de Nador (dénommé Nador West Med - NWM) sur la baie de Betoya, constitue un atout majeur pour l'Oriental.

Le trafic déclencheur de NWM serait, soit un besoin spécifique découlant des orientations stratégiques en matière d'indépendance énergétique (charbon, GNL), soit la saisie d'une opportunité résultant d'orientations industrielles nouvelles ou d'un besoin de capacité de transbordement d'hydrocarbures et/ou de conteneurs à l'image de Tanger-Med qui pourrait lui être complémentaire lorsque ce dernier sera saturé.

Ce nouveau port serait développé en plusieurs phases et construit à moyen-long terme.

Le site, qui est aujourd'hui vierge de toute activité économique et urbaine, devrait être relié aux réseaux de communication (autoroutes, voie ferrée, réseau électrique) existants ou en projet (rocade de Nador par exemple) ce qui nécessiterait de compléter le réseau routier et ferroviaire régional.

Même si aucun horizon ne peut être fixé aujourd'hui pour la réalisation de ce futur grand complexe portuaire et industriel, il est important qu'une assiette foncière littorale soit réservée afin de préserver la possibilité de développer ce site majeur pour l'avenir maritime et portuaire à moyen-long terme du Maroc.

La plaisance dispose aujourd'hui de nombreux projets de développement le long du littoral de l'Oriental, principalement dans le cadre du développement de marinas et sites balnéaires (Saïdia, Marchica, Cala Iris). **Cette activité peut se développer d'avantage dans cette région, à condition de préserver les plages et respecter les sites potentiels identifiés à cet effet.**

¹ le concept des autoroutes de la mer se présente comme un « paquet » de prestations de transport de marchandises générales (autres que cargaisons de vrac), et très accessoirement de passagers (dans des configurations bien particulières). Le but premier est d'offrir aux utilisateurs (transporteurs routiers) des solutions de transport avancées en termes de performances et de qualité d'ensemble, tout au long de l'année, en offrant régularité et fréquences des départs en dehors de toute saisonnalité. Il s'agit de tendre au mieux et au maximum vers l'efficacité et la simplicité du transport routier, – d'où le terme d'autoroute – et de compenser les handicaps du mode maritime : moindre flexibilité des horaires et des fréquences, ruptures des transferts entre les parcours en mer et sur terre, procédures nombreuses et diverses, notamment aux frontières portuaires. Les défis de la fiabilité des opérations et services de transport, sur chacun des maillons terrestre, portuaire et maritime, imposent la mise en place des bonnes pratiques existantes en la matière, notamment en termes de facilitation du passage portuaire. Comme l'indique la Commission Européenne, « les autoroutes de la mer transméditerranéennes deviennent partie intégrante de l'organisation logistique de la chaîne de transport (Livre bleu) et leur mise en oeuvre est devenue indissociable de l'amélioration des ports et des plateformes et services logistiques intermodaux. Ce qui implique des terminaux adaptés et dédiés.

² Le transport des remorques et camions sur ferries passagers ne peut être envisagé, car trop cher avec des fortes variations saisonnières incompatibles avec la nécessaire fiabilité des lignes et capacités.

