

6.4 Le pôle de Abda-Doukkala

Le **port de Jorf Lasfar** est confirmé comme port d'un hinterland industriel tourné vers la **chimie** (Phosphates et dérivés), la **sidérurgie** (SONASID principalement) et l'**énergie** (ONE, production énergétique à partir de charbon). Dans ce contexte, les extensions aujourd'hui programmées des postes à quai charbonniers et phosphatiers permettent de traiter la demande à long terme.

Cette extension ainsi que la mise en service récente du terminal polyvalent permettront de porter le trafic global du port de Jorf Lasfar à 54 MT à l'horizon 2030.

L'éventuelle opportunité de construction d'une nouvelle raffinerie sur Jorf, nécessiterait de projeter le port vers l'extérieur afin d'offrir les infrastructures portuaires nécessaires.

Une nouvelle digue permettra d'offrir les installations portuaires nécessaires au traitement des hydrocarbures (brut, raffinés, GNL) et de saisir d'autres opportunités qui verront le jour, comme par exemple la construction d'un terminal à conteneurs, l'implantation du chantier de réparation navale pour remplacer celui de Casablanca ou encore l'implantation d'un terminal méthanier au Maroc, en alternative éventuelle ou en complément aux futurs ports de Nador West Med et de Kénitra Atlantique.



▲ Port de Jorf Lasfar et zone industrielle.



Région d'implantation du nouveau port de Safi

Le nouveau port de Safi grands vracs. La vocation d'un nouveau port, dont la création est décidée dans la région de Safi, sera destinée dans ses premières phases de développement aux grands vracs industriels destinés à la fois à l'ONE et à l'OCP. Le nouveau port sera réalisé en plusieurs phases et accueillera successivement les trafics de charbon de l'ONE (Navires de 80 000 à 120 000 TPL) et ceux l'OCP (Navires de 40.000 à 60.000 TPL). Il pourrait ainsi assurer un trafic global annuel identifié de 16,6 MT dont 3,5 MT de charbon, dès 2019 pour l'ONE. Le nouveau site de Sidi Boudanyane possédera un potentiel pour une éventuelle extension au nord-est et au sud-ouest dans une phase ultérieure à long terme afin de pouvoir saisir les opportunités nouvelles qui pourraient voir le jour.

La création de ce nouveau port conduit à réaménager le port de Safi-Ville pour traiter des flux commerciaux (céréales, marchandises diverses en conventionnel, conteneurs en feeder) à destination de l'hinterland proche.

Il pourrait aussi accueillir des navires de croisière puisqu'il offrira des infrastructures portuaires de qualité à proximité de la ville et au cœur de la nouvelle région administrative de Marrakech.

La filière pêche et ses activités annexes bénéficieront d'une restructuration des espaces dédiés.



▲ Port de Safi Ville.

En effet, aussi bien en Méditerranée qu'en Atlantique Nord et Centre (jusqu'à Agadir), la capacité portuaire est élevée et les stocks largement exploités, voire en surexploitation pour certaines espèces. Il n'est donc pas envisageable d'y développer la filière pêche. Les investissements portuaires se limitent à restructurer l'offre existante afin d'améliorer les conditions de travail des professionnels.

Le potentiel touristique de la ville d'Essaouira nécessite un développement de son port pour l'activité de plaisance et par conséquent la création d'un nouveau bassin de plaisance au sud du port, et la réorganisation du bassin et des terre-pleins de pêche.

