

Logistique PSA Peugeot-Citroën

Le port Kénitra Atlantique, pièce maîtresse

• Un investissement de 8 milliards de DH

• Connexions ferroviaires, routières et centre logistique

LE projet de complexe industriel PSA Peugeot-Citroën devrait changer la carte de la zone franche de Kénitra. Et au-delà, l'environnement immédiat. Le projet cible à terme, dès son démarrage, est de porter le taux d'intégration à 80%. Avec à la clé la fabrication sur place du moteur et autres composants. C'est dire l'effet d'entraînement pour les activités annexes.

La convention signée ainsi que les 7 annexes donnent une idée sur la contribution du Maroc. Car, il ne fait aucun doute que le constructeur automobile français a obtenu des avantages qui vont renforcer sa compétitivité. Six des sept annexes sont dédiées à ces avantages.

Les textes n'ont pas été publiés, mais les intitulés sont révélateurs des prestations que le Maroc devrait assurer. Outre le foncier, ces prestations sont d'ordre portuaire, ferroviaire, d'eau potable, d'eau industrielle, d'assainissement, d'énergie électrique et de gaz naturel. Certaines vont nécessiter des

investissements colossaux et de la rigueur sur les délais. Le futur port Kénitra Atlantique sera-t-il achevé d'ici 2019, date du démarrage du complexe? Le ministre de l'Équipement, Aziz Rabbah, ne se prononce pas (voir interview page 7). Tout au plus, il indique que «les études

global est de 8 milliards de DH contre 4,9 milliards annoncés en 2011. Le surplus est à mettre déjà sur le retard pris par rapport aux prévisions initiales. Côté financement, le ministre se veut confiant: «Tous les montages financiers sont possibles». Dans la mesure où tous les dé-

teur», est-il souligné. S'ajoutent aussi les connexions ferroviaires et les dessertes routières.

Une troisième voie sera aménagée sur l'axe ferroviaire Kénitra-Casablanca pour un investissement de 4,5 milliards de DH. Il est prévu également un investissement de 240 millions de DH pour renforcer la connectivité ferroviaire de la zone franche de Kénitra avec le port de TangerMed. L'objectif est d'assurer la complémentarité entre ces deux plateformes portuaires. S'agissant des dessertes routières, il est prévu le dédoublement de la route nationale entre les villes de Kénitra et de Sidi Yahya, desservant au passage la zone industrielle intégrée de Kénitra. Il s'agit d'un tronçon de 17 km qui va nécessiter un investissement de 180 millions de DH.

Parallèlement, le déploiement de la Stratégie nationale logistique prévoit la création d'une zone logistique multi-flux à Kénitra. Ceci va se traduire par la construction d'un centre logistique sur une superficie de près de 10 hectares, pour un investissement de 250 millions de DH. Visiblement, le projet doit avoir le même caractère d'urgence puisqu'il vise d'accompagner les équipementiers, futurs partenaires du complexe automobile. Autant dire que le ministère de l'Équipement a du pain sur la planche. Toujours est-il que pour le ministre, le port Kénitra Atlantique fait partie de la stratégie portuaire 2030. Sa vocation première est d'offrir une capacité portuaire de proximité aux trafics issus ou destinés à l'hinterland qui s'étend du Gharb jusqu'aux régions du Loukkos, Fès-Meknès et Tanger. Il permettra également de prendre en charge progressivement des trafics du vrac et conventionnel. Le port devrait également répondre aux opportunités futures qui pourraient se concrétiser avec notamment le développement de l'industrie navale, de l'industrie automobile et de l'industrie agro-alimentaire.

A cet égard, il convient de signaler que le grand hinterland du projet représente près de 28% de la surface agricole utile du Maroc. Il dispose de nombreuses zones industrielles, notamment dans l'agro-industrie. Le Gharb est également une région productrice de sucre avec 6 unités industrielles totalisant une capacité de production d'environ 240.000 tonnes. □

A. G.



Pour réagir à cet article:
courrier@leconomiste.com

L'horizon de rentabilité se dégage

L'OPPORTUNITÉ de réaliser le port de Kénitra Atlantique est largement justifiée. Ceci, compte tenu des impacts socio-économiques sur la région du Gharb et des projets industriels que la zone attire depuis quelques années. Le dernier en date étant celui du complexe industriel du constructeur automobile français.

De manière générale, le nouveau port Kénitra Atlantique permettra de réduire les coûts d'importation et des marchandises destinées à son hinterland (un gain sur les coûts et les délais de transport). Il permettra aussi de rendre plus compétitives les exportations du pays et donc d'ouvrir de nouveaux débouchés à l'agriculture et l'industrie.

Enfin, le nouveau port conduira de facto à des repositionnements d'industriels en quête d'infrastructures et de services logistiques. En raison de sa proximité du réseau autoroutier, de la future ligne à grande vitesse, et de la nouvelle zone industrielle intégrée «Atlantique Free Zone», l'outil constituera un maillon essentiel de la chaîne logistique. Ainsi, et en considérant seulement l'hinterland naturel du port, le trafic à traiter devrait atteindre 7 millions de tonnes à l'horizon 2030. Les principales activités étant le trafic des céréales, des hydrocarbures, des agrumes, du sucre, des minerais et des marchandises diverses. □

d'avant-projet sommaire sont achevées alors que celles d'avant projet détaillé sont en cours de réalisation». Et le coût partements concernés sont appelés à «converger les actions et les efforts pour être au rendez-vous avec le construc-