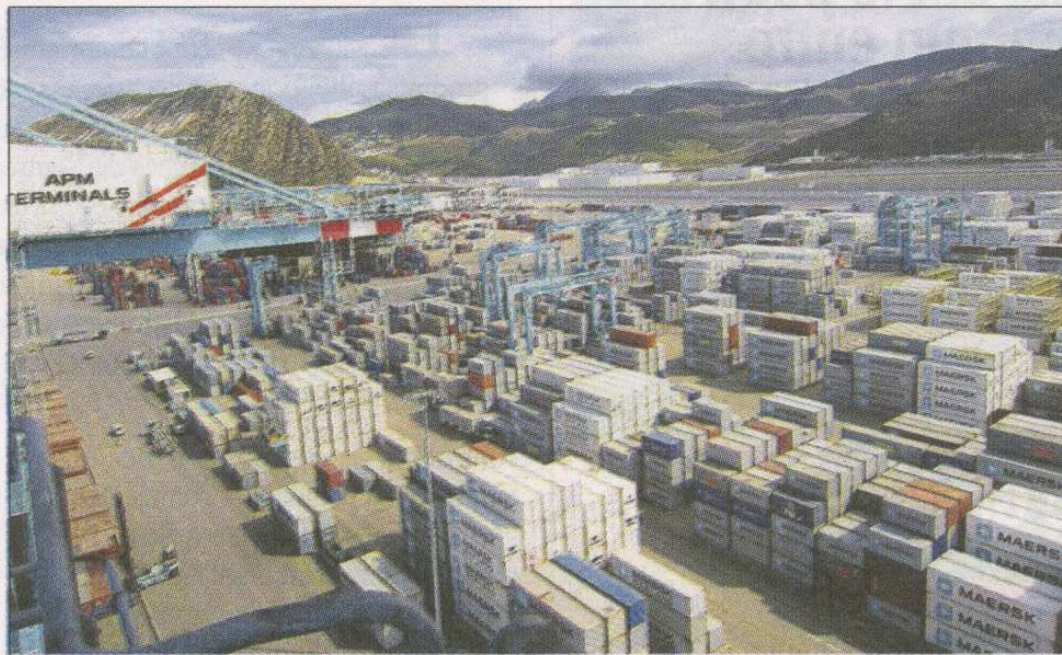


Kénitra Atlantique cherche son schéma de financement

- Le coût du projet estimé à 8 milliards de dirhams
- 3 quais pour les minerais, un quai pour les céréales et un poste dédié aux produits pétroliers

L'ÉTUDE d'évaluation de la réalisation du port Kénitra Atlantique en partenariat public-privé sera lancée en octobre. Cette démarche est obligatoire pour les projets financés en PPP et les résultats doivent être discutés par une commission dédiée. Tous les scénarios de financement possibles seront présentés à cette commission qui devra par la suite trancher. Le tout en tenant compte de certains éléments comme la soutenabilité budgétaire du projet et ses conséquences sur la capacité de financement de l'Agence nationale des ports. Des propositions sont également attendues sur les schémas juridiques à envisager.

Les délais paraissent serrés puisque le port doit être réalisé d'ici 2019. Une date qui coïncidera avec le démarrage du complexe



Le port Tanger-Med constitue un bel exemple de partenariat public-privé. Le recours au PPP est envisagé pour Kénitra Atlantique qui devra capter progressivement une partie du trafic du port de Casablanca (Ph. L'Economiste)

industriel PSA Peugeot. Car à la signature des conventions d'investissement, le Maroc s'est engagé à assurer un certain nombre de prestations et services pour accueillir le projet industriel. Pour l'instant, les premières estimations évaluent le montant de l'investissement à 8 milliards de dirhams. L'étude devra procéder à une évaluation plus précise.

Jusque-là, la Direction des ports et du domaine public maritime a réalisé un ensemble

d'études telles que celles relatives au choix du site, le trafic prévisionnel, le schéma de développement ainsi qu'une analyse de faisabilité économique.

Kénitra Atlantique sera situé à Oulad Bel Assal, à 24 km au nord de l'embouchure d'Oued Sebou. Le site choisi présente plusieurs avantages comme la proximité de l'autoroute, de la ligne ferroviaire et la disponibilité du terrain, soit près de 2.000

hectares. Une proximité qui fera de ce port un maillon important de la chaîne logistique. Le nouveau port comptera deux digues, trois quais pour les minerais, un quai pour les céréales, un quai pour le sucre et trois quais pour le trafic divers. Un poste hydrocarbures raffinés y est également prévu. Ce port viendra renforcer l'offre portuaire du pôle Kénitra-Casablanca. Il devra offrir des capacités aux trafics destinés à la zone s'étendant de la région du Gharb, jusqu'au Loukkous, Fès-Meknès et Tanger. Ce qui devrait soulager le port de Casablanca puisque Kénitra Atlantique récupérera progressivement les trafics de vrac, néo-vcac et conventionnel. Quant au port de Casablanca, il s'orientera vers les produits unitarisés à forte valeur ajoutée (conteneur et roulant).

Prévu depuis 2011, ce projet a été réactivé avec l'arrivée du complexe industriel PSA Peugeot. Il fait partie des axes développés par la stratégie portuaire 2030. Celle-ci a notamment pour objectif de saisir une part du marché du commerce et du tourisme international maritime entre l'Europe, le Moyen-Orient, l'Asie et l'Afrique. □

K. M.

*Pour réagir à cet article:
courrier@leconomiste.com*