LE REGNE MARITIME

En annonçant la décision de construire un nouveau port en Méditerranée, Sa Majesté le Roi Mohamed VI affiche une vision hautement stratégique visant à doter la région des atouts nécessaires à sons développement socio-économique et ou le port constitue le fer de lance.

Si le siècle dernier a vu le Maroc se doter de politique des barrages afin de développer le secteur agricole et d’assurer les besoins en eau potable épine dorsale de l’économie nationale, le prochain siècle pourrait être celui des ports.

A l’heure de la mondialisation et du libre échange, le monde devient de plus en plus petit et les échanges commerciaux de plus en plus grands , le royaume a en effet tout intérêt à développer le nombre des ses ports véritables fenêtres sur le monde extérieur.

Le Maroc devrait engager le nouveau millénaire sous le signe de développement de son infrastructure portuaire.

La décision du Souverain de doter la façade méditerranéenne d’un nouveau port répond ainsi à plusieurs objectifs :

-la création d’un pôle de développement économique et social dans une région fortement dépendante de la contrebande.

-le développement de l’arrière pays par l’implantation de zones franches.

-le désengorgement du port de Tanger.

-la construction d’un réseau routier sur la rocade méditerranéenne.

-la réalisation de nouvelles stations balnéaires pour l’accueil de touristes.

La construction du port de Tanger Méditerrané dont l’appel d’offre international est imminent , pourrait ainsi devenir la première étape d’une politique portuaire ambitieuse, visant à doter chaque région maritime d’infrastructure d’accueil à même de répondre aux attentes de la mondialisation et libre échange avec l’Europe et les USA.

Le Maroc qui dispose de 3500 Kilomètres de façades maritimes a encore besoin de plusieurs installations portuaires pour répondre aux exigences de demain.

Le Maroc porte de l’Afrique doit en effet développer ses sources d’accès au monde extérieur. Le port sera ainsi la tête de pont qui reliera deux continents et deux entités ,l’Afrique et l’Europe – le Maroc et le reste du monde.

UN PORT UNE REGION

Le développement économique au Maroc est aujourd’hui concentré dans les villes disposant d’une façade maritime ;DAKHLA LAAYOUNE AGADIR SAFI EL JADIDA CASABLANCA MOHAMEDIA TANGER NADOR etc. ; l’avenir de la région passe donc inévitablement par le renforcement de l’infrastructure portuaire dont l’impact.

On considère généralement qu’un port a un rayon d’influence de 300kilomètres sur l’année pays .Ainsi , l’implantation d’un port en Méditerranée continuera non seulement à lutter efficacement contre la contrebande mais aussi à désenclaver les provinces de Nord et à doter la région des outils économiques nécessaires à son décollage.

Aujourd’hui on constate aussi un certain engorgement au niveau des installations existantes. Ceci est notamment le cas pour le port de Tanger qui connait des goulets et des roll-on roll-off ;ou encore pour le port de Casablanca véritable port fourre-tout , puisque l’on y trouve aussi bien des conteneurs, des céréales , des agrumes, du charbon , des phosphates, du chimique , du poisson etc.

Une stratégie de développement du réseau portuaire national pourrait ainsi par exemple consister à doter chaque région d’un port qui répond à l’activité liée à la spécificité de l’économie régionale .C’est dans ce cadre que s’inscrit le port ATLANTIQUE DE KENITRA , principalement axé sur le commerce par l’activité de la pêche ; un port Jorf Lasfar pour les minerais ;un port de Safi pour les phosphates etc.

Parallèlement en développement des installations portuaires industrielles ; il apparait également nécessaire aujourd’hui de développer une réelle vision en matière des ports de plaisance et de Marina.

Depuis 1987, le plan directeur national des ports de plaisance n’a pas été actualisé. Or , si l’on veut tenir aujourd’hui le challenge des dix millions de touristes en l’an 2010 il est de plus en plus de développer les structures d’accueil pour les plaisanciers.

En France , en Italie et en Espagne l’implantation des ports de plaisance et de Marina a eu visiblement un effet d’entraînement énorme sur l’activité touristique .Ces pays considérés comme les premières destinations touristiques en Europe et parmi les premières stations balnéaires du monde, de plaisanciers d’un réseau de port de plaisance suffisamment dense pour permettre l’accueil et l’hivernage des bateaux. Le plaisancier peut ainsi voyager de port en port autour de l’Espagne méditerranéenne sans s’aventurer sur les grandes croisières.

On estime le nombre de plaisanciers qui font route chaque année de la méditerranée aux îles Canaries et vice-versa à 5000 voiliers qui descendent avec le courant des Alizés et qui remontent avec le courant des Canaries.

Or, si l’Espagne dispose aujourd’hui de plus de 400 ports de plaisances et Marinas , le Maroc n’en possède même pas l’équivalent de 1% digne de ce nom ;pourtant déjà en 1987, on avait attiré l’attention sur l’intérêt de ce type d’aménagement sur le développement touristique du littoral, seule aux conclusions de l’étude du plan directeur national des Ports de plaisance et Marinas.

Un port de plaisance contribue non seulement à augmenter notre capacité d’accueil touristique, mais aussi il constitue un pôle d’attraction et de loisirs pour les touristes de haute gamme .On estime l’apport financier d’un plaisancier à l’équivalent de 50 touristes normaux, sans compter l’apport médiatique.

L’équipement et la modernisation des ports existants, l’extension de certains ports , mais surtout la création de nouveaux ports régionaux est aujourd’hui nécessaire pour ancrer définitivement le Maroc dans le concret des nations développés .Les ports contribueront non seulement à changer notre vision sur le monde extérieur mais aussi à modifier le regard de l’extérieur sur le Maroc.

A l’image des grandes nations qui ont conquis leur puissance économique sur les océans , le Maroc doit aujourd’hui partir à la conquête des nouveaux marchés en se dotant des infrastructures indispensables pour accueillir la nouvelle économie à moindre coût.

**Fait par Abderrahim Qanir, Ingénieur civil-MBA, Député au parlement**

**Et adressé**

**A Mr le Premier Ministre Abderrahmane El Youssoufi le 6 octobre 2000**