

| Entreprises |



Le nouveau port de Safi vise à renforcer la connectivité maritime nationale.

A BON PORT !

Safi s'apprête à accueillir sa **nouvelle zone portuaire**. Un méga-projet susceptible de relancer le développement industriel de toute une région.

Ayoub Ibnoufassi

Une lueur d'espoir pour l'agglomération de Safi. Au sud-ouest de la ville côtière, un hub industriel intégré s'apprête à éclore. Du haut d'une falaise, à quelques bornes seulement du méga-complexe chimique de l'OCP, apparaît l'ouvrage portuaire flambant neuf de la capitale des Abda. Ici, se dresse depuis 2013 un projet d'envergure qui accueillera bientôt l'ensemble des activités commerciales du port, actuellement en service. L'ancien connaîtra, pour la petite histoire, une tout autre dynamique: il se métamorphosera en un port de plaisance. Un peu plus loin, l'on aperçoit la centrale thermique en cours de construction, réalisée pour le compte de l'ONEE par le consortium Nareva, GDF-Suez et l'opérateur nippon Mitsui. Nous nous sommes présentés un matin pour visiter ce «chef-d'œuvre» qui fait la fierté des centaines d'ingénieurs, cadres et autres employés de la Société Générale des Travaux du Maroc (SGTM). La société

s'est en effet vu confier il y a plus de trois ans - en compagnie du spécialiste turc des grands ouvrages STFA - la réalisation de la première phase du port par le ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique. Le coût du marché remporté par ce tandem s'élève à près de 3,7 milliards de dirhams. Dans le plan de charge du champion national, c'est le plus gros chantier en cours de gestation. Sur place, l'œuvre est monumentale! L'ouvrage s'impose par sa digue principale qui s'engage en «L» en pleine mer houleuse. A elle seule, la digue principale mesure 2.263 mètres. A celle-ci vient s'atteler un second ouvrage de protection (digue secondaire), dont la longueur atteint les 777 mètres. Les chiffres renseignent à la fois sur la dimension spatiale d'un tel ouvrage mais témoignent également de la rude besogne exécutée jusqu'à l'heure. Environ 200 km de colonnes ballastées rien que pour le traitement de la fondation. La réalisation

des ouvrages de protection et d'accostage a nécessité, en outre, l'aménagement d'une zone d'installation d'environ 30 hectares. Mais l'ouvrage est avant tout une unité de production à part entière. «La construction d'un port c'est avant tout une gestion logistique de bout en bout», souligne Ahmed Kabbaj, directeur général de la SGTM. Et tout est fait pour assurer la production de matériaux de façon optimale. Un vaste terrain est dédié à la préfabrication des blocs, dont le poids varie entre 15 et 100 tonnes, destinés à la protection des digues. Acropodes, blocs de béton armé et non armé... empilés par catégories. En dépit de l'immensité de l'ouvrage, les blocs sont minutieusement entreposés et chaque unité dispose de son propre code à barres. Ces blocs sont tout aussi indispensables à l'édification du mur du quai charbonnier. Ce dernier permettra l'acheminement de la roche noire jusqu'à la centrale thermique. Car le port se veut avant tout un port charbonnier. «C'est au niveau de ces quais que des navires vont venir décharger leur cargaison de charbon avant d'être acheminés par la suite jusqu'à la centrale thermique», explique le directeur du port. L'objectif dans un premier temps est de porter les importations à 3,5 millions de tonnes de charbon par an. En seconde phase, une extension permettra d'atteindre 7 millions de tonnes pour accompagner l'extension de la centrale thermique pour une production d'une puissance globale de 2.640 mégawatts. Un deuxième quai dont la livraison est attendue dans les années à venir aura pour principale mission l'exportation du phosphate. En profitant du nouveau port, l'OCP souhaite faire de Safi un hub phosphatier, une plate-forme industrielle équivalente à celle de Jorf Lasfar. Entamé il y a plus de trois ans, le chantier avance manifestement à vive allure et entre dans sa phase de finalisation. «Nous sommes à plus de 80% en termes d'avancement global». La même proportion ressort quant à l'état d'avancement par Business Unit, (fabrication de matériaux de carrière ou de blocs en béton). Réalisé en trois phases, ce projet d'envergure s'inscrit dans le cadre de la stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030 et vise à renforcer la connectivité maritime nationale. Mais il revêt avant tout un enjeu stratégique pour cette région parmi les plus défavorisées du royaume. 📍

aibnoufassi@sp.ma