

**Document de présentation :**

**Port de Mohammedia – Maroc**



**Réunion de l'ICA :**

**Financer les transports pour stimuler la croissance en Afrique**

**3-4 décembre 2007**

## **TABLE DES MATIÈRES**

- 1. Résumé**
- 2. Justification économique**
- 3. Le projet**
- 4. Analyse de faisabilité financière**
- 5. État du développement**
- 6. Étapes suivantes**

## 1. Résumé

Le projet proposé vise à rendre opérationnel un nouveau terminal à conteneurs dans le port de Mohammedia.

Le port de Casablanca, le plus grand terminal à conteneurs du Maroc, approche à l'heure actuelle un niveau de saturation et est considérablement limité par un manque de terrain et par l'absence de soutien politique. La construction du nouveau complexe portuaire multifonctionnel Tanger-Méditerranée, qui a été conçu pour devenir un centre de transbordement et une plateforme maritime régionale pour la Méditerranée de l'Ouest, est en phase d'achèvement. Ceci permettra de décongestionner en partie le port de Casablanca, lequel ne sera toutefois pas complètement remplacé dans son rôle de plateforme portuaire pour le pays et la région, en raison de l'enclavement des réseaux routiers et ferroviaires que connaît le port de Tanger.

Comme le port de Mohammedia ne dispose pas des installations nécessaires pour assurer la manutention des marchandises diverses ou des conteneurs, ce mémorandum traite essentiellement de la viabilité, tant économique que financière, d'un nouveau terminal à conteneurs à Mohammedia, ainsi que du rôle potentiel joué par le secteur privé dans cette opération.

### LES PRINCIPAUX PORTS DU MAROC



Dans le cadre du contrat d'infrastructure du programme MEDA (projet de partenariat euro-méditerranéen), le bureau d'études Dar al-Handasah, en association avec l'ARUP, RAND Europe et Comito & Associati (« le Consortium ») a mené en 2006 une étude de préfaisabilité portant sur un nouveau terminal à conteneurs à Mohammedia. On estime que ce projet est un élément clé de la stratégie des ports nationaux marocains.

Mohammedia abrite les plus importantes installations d'importation de pétrole brut du Maroc, et d'autres terminaux d'importation de brut sont nécessaires pour assurer la croissance économique continue du pays. La participation de partenaires du secteur privé au développement des installations pour le troisième poste pétrolier proposé est une occasion pour le Royaume du Maroc de partager une partie des coûts du développement d'installations destinées aux marchandises diverses et aux conteneurs à Mohammedia.

Il existe de très solides arguments en faveur du développement d'un terminal à conteneurs à Mohammedia. Mohammedia fournirait des installations portuaires pour conteneurs plus modernes que celles du port de Casablanca, par rapport auquel le port de Mohammedia offre un meilleur accès routier et dispose de meilleures issues de sortie. Le besoin sous-jacent de développement de capacités de manutention des conteneurs est conforté par la tendance à l'accroissement annuel de 5% à 8% du commerce maritime mondial. Quand bien même le nouveau complexe portuaire Tanger-Méditerranée pourrait potentiellement réduire le tonnage total des mouvements à partir du port de Casablanca, il existe toutefois une nécessité globale de renforcement des capacités de manutention des conteneurs, et un tel renforcement n'est pas une option viable à Casablanca.

Il convient d'entreprendre un supplément d'analyse du choix du moment opportun pour le développement de nouvelles installations de conteneurs à Mohammedia. Le trafic conteneurs effectif du port de Mohammedia, et les revenus qui en découlent, dépendront des limitations des capacités au terminal à conteneurs de Casablanca, étant donné que le trafic sera détourné sur Mohammedia, lequel sera à son tour affecté par l'ouverture du nouveau port Tanger-Méditerranée.

Les résultats de l'évaluation financière démontrent que la construction du Terminal à conteneurs de Mohammedia est financièrement viable. Ils suggèrent aussi qu'il existe un potentiel considérable pour le secteur privé s'il investit des capitaux dans le terminal proposé, dans la mesure où le gouvernement prend en charge et finance la construction des brise-lames, les travaux de dragage et les travaux publics nécessaires à l'extérieur du terminal. Une étude détaillée de faisabilité, qui examine les perspectives des transporteurs pour déterminer les volumes du trafic à venir et l'impact du port Tanger-Méditerranée, serait essentielle pour confirmer les résultats de l'analyse financière.

## **2. Justification économique**

### **2.1 Contraintes des capacités portuaires du Maroc**

À l'heure actuelle, 92% du trafic des conteneurs avec le Maroc transite par le terminal à conteneurs existant de Casablanca. Au cours des huit dernières années, le marché des conteneurs, en tonnage, a augmenté d'environ 11% par an, une progression soutenue par la tendance sous-jacente à l'un accroissement annuel de 5% à 8% du commerce maritime mondial. Face à ce volume croissant du trafic conteneurs, le terminal à conteneurs de Casablanca pourrait arriver à saturation, or toute expansion de ce terminal n'est pas physiquement possible.

L'étude de préfaisabilité a avancé plusieurs prévisions quant à la croissance des conteneurs, à partir de divers scénarios. Le scénario de référence pour l'évaluation du projet part de l'hypothèse selon laquelle la croissance des conteneurs à Casablanca restera initialement au niveau existant de 11% pendant une année, pour se stabiliser progressivement jusqu'à 2015, s'établissant alors à un taux de 6.7%. La capacité de fonctionnement des installations de conteneurs de Casablanca est estimée à 750 000 TEU par an (équivalence de conteneurs de 20 pieds), un taux qui devrait être réalisable, compte tenu des normes actuelles en Europe pour des installations de taille équivalente. Lorsque ce niveau sera atteint aux environs de 2011, les opérations devront démarrer au port de Mohammedia.

L'impact du nouveau port Tanger-Méditerranée est pris en considération dans l'analyse économique. La construction et la mise en œuvre du port Tanger-Méditerranée détournera une partie du trafic de conteneurs de Casablanca, que le terminal à conteneurs de Mohammedia soit ou non développé. On estime que 25% de tout le trafic de conteneurs utilisera le port Tanger-Méditerranée.

## 2.2 Résultats de l'évaluation économique

Pour l'analyse économique, la période d'évaluation du projet est de vingt-cinq ans, à partir de 2009, date à laquelle les premières dépenses seront probablement engagées sur le nouveau terminal à conteneurs de Mohammedia, jusqu'en 2033. Tous les coûts utilisés dans l'analyse économique sont en euros (en prix constants de mi-2005). À la mi-2005, le taux de change entre l'euro et le dirham marocain est approximativement de 1 euro pour 11 dirhams.

Le Consortium a calculé l'EIRR (taux de rentabilité économique) et l'ENPV (valeur économique actuelle nette) du terminal à conteneurs proposé de Mohammedia, en utilisant un taux d'escompte de 7%. D'après l'hypothèse retenue, les facteurs affectant la demande future pour le terminal à conteneurs après l'année 2025 (notamment les économies réalisées en termes de temps d'attente des navires, de durée d'entreposage des conteneurs et de transport routier) demeureront constants et ne varieront pas d'année en année après 2025. Avant 2025, les opérations portuaires connaîtront des gains d'efficacité, et la capacité de fonctionnement sera continuellement augmentée, entraînant une réduction de la durée d'entreposage et des économies de temps d'attente des navires.

Une répartition des avantages totaux escomptés au cours de la période d'évaluation figure dans le tableau ci-dessous.

Avantages	Total des avantages escomptés (en millions d'euros)	% des avantages totaux escomptés
Économies de temps d'attente des navires	56,9	13,4%
Économies de durée d'entreposage	71,5	16,8%
Économies de transport routier	297,5	69,9%
Total des économies réalisées	425,9	100,0%

La majorité des avantages économiques (presque 70%) sont dérivés des économies réalisées sur le transport routier des marchandises en conteneurs. L'étude de préféabilité est partie de l'hypothèse selon laquelle, si le terminal à conteneurs de Casablanca est congestionné, les conteneurs entreront dans le port ou en partiront en passant par le nouveau port Tanger-Méditerranée. Il y aura ainsi une forte augmentation des coûts du transport routier si les conteneurs sont transportés à partir du port Tanger-Méditerranée plutôt qu'à partir du port de Casablanca. Dans la mesure où les coûts du transport routier seraient réduits grâce au nouveau terminal à conteneurs proposé à Mohammedia, la mise en œuvre des nouvelles installations à Mohammedia se traduirait par des économies.

## **2.2 Taux de rentabilité économique**

Dans le cadre des hypothèses retenues pour l'analyse économique, le projet indique un taux de rentabilité économique (EIRR) de 14,1% et une valeur économique actuelle nette (ENPV) de 234,5 millions d'euros. Le projet est donc viable en termes économiques. Les avantages principaux résultent des économies de temps d'attente des navires (13,4% du total des avantages escomptés), de durée d'entreposage des conteneurs (16,8%) et de coûts de transport routier (69,9%). Des analyses de sensibilité ont révélé que les variations potentielles des coûts de construction ne rendaient pas le projet non viable en termes économiques. Quant à l'éventualité de conditions climatiques défavorables qui limiteraient le nombre de jours de fonctionnement du port, elle n'aurait pareillement un impact seulement marginal et n'affecterait pas le projet en termes économiques.

Les analyses de sensibilité indiquent que la mise en œuvre du port Tanger-Méditerranée aura une certaine importance pour la viabilité économique du terminal à conteneurs de Mohammedia. Avec un trafic en forte croissance, le projet atteint toujours la viabilité économique. Avec une croissance moyenne du trafic, le projet parvient encore à la viabilité économique, mais en revanche, si 35% du trafic est dévié sur Tanger-Méditerranée, le projet n'est alors que marginalement viable (3,5 millions d'euros). Avec un trafic en faible croissance et une diversion de 35% du trafic sur le port Tanger-Méditerranée, le projet n'atteint pas une ENPV positive d'une perspective macroéconomique (à distinguer de la perspective financière examinée à la Section 4).

Les variations du niveau des coûts de construction (+30% et -30%) n'affectent pas de façon significative la viabilité économique du projet.

Si on ne tient pas compte des avantages potentiels en termes de transport routier obtenus en évitant de réacheminer les conteneurs vers le port Tanger-Méditerranée lorsque le terminal à conteneurs de Casablanca est saturé, l'évaluation économique produit une ENPV négative (-50,4 millions d'euros). En revanche, la déviation des conteneurs vers le port de Mohammedia est susceptible de fournir au secteur du transport routier des avantages importants en termes de gains de temps, en évitant les grandes agglomérations autour de Casablanca et de Rabat.

L'impact des intempéries, qui retarde l'accès des navires au port, a des répercussions marginales sur la viabilité économique du projet. Sur une base annuelle de 365 jours, des intempéries d'une durée approximative de 20 jours (10 tempêtes d'une durée de deux jours) n'augmenteraient le temps d'attente des navires et la durée d'entreposage des conteneurs pour moins de 5,5% des navires seulement.

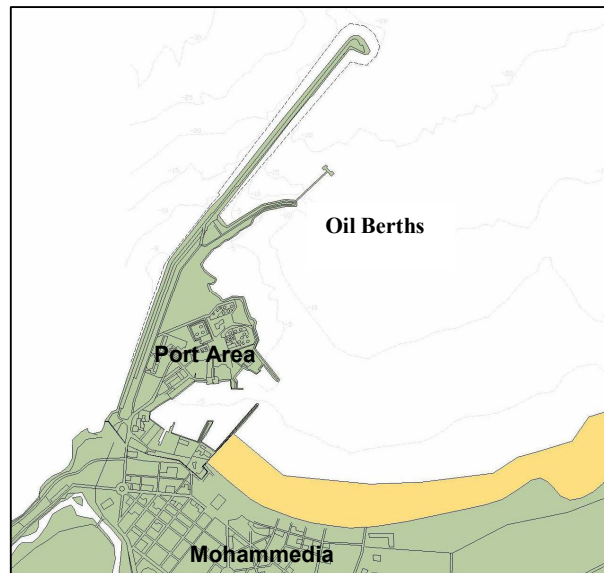
### 3. Le projet

#### 3.1 Description

Le port actuel de Mohammedia est situé à environ 23 km au nord-ouest de Casablanca, sur la côte atlantique du Maroc. Les installations portuaires sont protégées par une digue principale de 2,8 km de long, avec des carapaces en tétrapodes de béton faisant jusqu'à 100 tonnes comme protection principale. Il existe deux digues secondaires de 396 m et 168 m de long. La zone protégée du port s'étend sur environ 750 ha, dont 7,5 ha de terres, avec une superficie de 60 000 m<sup>3</sup> d'entrepôts, y compris 21 000 m<sup>3</sup> pour les produits chimiques, et 12 000 m<sup>3</sup> pour le stockage de liquides en vrac.

Comme indiqué plus haut, le port de Mohammedia est la principale installation destinée à l'importation de pétrole brut et accueille également d'autres cargaisons d'hydrocarbures. En 2004, environ 6,2 millions de tonnes d'hydrocarbures ont été importées en plus de 1,4 million de tonnes de gaz, d'acides et de produits liquides raffinés. Au cours de la même année, environ 1,4 million de tonnes d'hydrocarbures raffinés a été exporté.

#### PORT DE MOHAMMEDIA – AMÉNAGEMENT EXISTANT



Les autorités portuaires marocaines estiment que, pour atténuer la saturation, il faudrait que le terminal à conteneurs de Mohammedia soit opérationnel d'ici à 2011. Il faudrait également que les investissements démarrent vers les années 2008/2009. Ce scénario comporterait une courte période d'attente au cours de laquelle les effets des améliorations du port Tanger-Méditerranée pourraient être activement suivis pendant un an ou deux (2007-2008) avant d'engager des investissements majeurs à Mohammedia. Une étude de faisabilité plus détaillée inclurait une analyse de la période 2007-2008.

Le projet a été évalué du point de vue d'un concessionnaire potentiel. Le gouvernement prendrait en charge le financement des brise-lames, du dragage et de la mise en valeur du terrain, ainsi que d'autres travaux à l'extérieur du port. Le concessionnaire serait responsable du financement des postes d'amarrage, de la couche de surface et des équipements. Il reste à déterminer de quelle manière les coûts du terminal à conteneurs seront répartis entre le concessionnaire et le gouvernement. Il existe des plans pour le développement d'une deuxième phase, une fois que le terminal à conteneurs à Mohammedia arrivera à saturation.

### **3.2 Facteurs de risque et mesures d'atténuation**

D'après l'étude de préfaisabilité, il existe trois contraintes principales, ou risques, associées au terminal à conteneurs proposé de Mohammedia, notamment des limitations potentielles causées par l'action des vagues (houle), des problèmes d'accès au territoire et de capacité de stationnement de véhicules, et l'impact du nouveau port Tanger-Méditerranée sur les volumes futurs du trafic conteneurs à Mohammedia. Ces obstacles ne sont pas considérés comme majeurs et peuvent être surmontés. En outre, une analyse de sensibilité portant sur l'impact du nouveau port Tanger-Méditerranée a indiqué que le détournement du trafic vers ce port n'aurait qu'un impact minimal sur l'économie générale du port de Mohammedia.

### **3.3 Impact environnemental et social**

Les enjeux environnementaux ont été examinés et figurent sur une liste de contrôle. Étant donné qu'il n'existe aucune étude d'impact ou enquête de base menée lors du développement antérieur de ports et qui pourrait déterminer si des études complémentaires sont nécessaires pour satisfaire aux exigences des agences internationales de financement à cet égard, une analyse complète de l'impact sur l'environnement (« AIE ») est obligatoire durant la phase de faisabilité détaillée.

Par ailleurs, les résultats de cette brève analyse de l'impact environnemental ont suggéré que les effets nuisibles les plus importants se produiraient dans deux domaines :

- Endommagement de l'habitat et impacts possibles sur le biote causés par les environnements marins et les travaux de mise en valeur du terrain.
- Changements possibles dans les schémas de transport et de dépôt des sédiments le long de la côte.

L'étude de préfaisabilité a également mis en lumière les impacts liés au trafic côtier. Le Consortium a déclaré que des études socio-économiques pourraient également s'avérer nécessaires afin d'évaluer l'impact potentiel du développement du port à Mohammedia plutôt qu'à Casablanca sur le plan de l'emploi et du développement économique.

## **4. Analyse de faisabilité**

### **4.1 Participation du secteur privé**

En vue de l'évaluation financière, l'étude de préfaisabilité a chiffré le terminal à conteneurs proposé du point de vue de l'organisation recevant des revenus des chargeurs, c.-à-d. le concessionnaire. La direction de l'Agence Nationale des ports (ANP) du Maroc a indiqué que le concessionnaire serait responsable du financement des postes d'amarrage, de la couche de surface et des équipements. Pour sa part, le gouvernement prendrait en charge le financement des brise-lames, du dragage et de la mise en valeur du terrain, ainsi que d'autres travaux à l'extérieur du port. L'ANP percevrait également des droits versés par le concessionnaire.



#### 4.2 Coûts de la construction

L'étude de préféabilité a mis à jour les coûts de construction devant être utilisés dans l'analyse économique et financière, notamment les coûts de manutention des équipements et de l'infrastructure terrestre. Voici une présentation sommaire de l'ensemble des coûts d'investissement :

Rubrique	millions d'euros	millions de dirhams
Brise-lames (digues)	75,8	833,8
Dragage et mise en valeur	15,7	172,7
Couches de surface	13,4	147,4
Postes d'amarrage	22,2	244,2
Dépenses imprévues/impondérables (20%)	25,4	279,4
<b>Sous-total des coûts de construction</b>	<b>152,5</b>	<b>1 677,5</b>
Équipements, coûts de la construction et des systèmes	67,1	738,1
Coûts additionnels hors zone portuaire	4,8	52,8
<b>Total</b>	<b>224,4</b>	<b>2 468,4</b>

Le coût de la Phase 2 du terminal à conteneurs de Mohammedia, dont la mise en œuvre est prévue d'ici à 2020, a été estimé à 162 millions d'euros (1 782 millions de dirhams) et est inclus dans l'évaluation financière présentée ici.

#### 4.3 Trafic conteneurs

À des fins comparatives et afin d'élaborer une base pour l'analyse du terminal à conteneurs proposé de Mohammedia, le Consortium a utilisé les statistiques du trafic conteneurs au port de Casablanca. Le Consortium a reçu des données sur le nombre de conteneurs vides et chargés étant entrés dans le port de Casablanca pendant la période 2001-2003. Ces données sont résumées dans le tableau ci-dessous.

#### RÉSUMÉ DU NOMBRE DES CONTENEURS CHARGÉS/VIDES DU PORT DE CASABLANCA (2001-2003)

Type de conteneur	2001	2002	2003
20 pieds rempli	93 273	97 563	99 305
20 pieds vide	54 526	56 647	60 869
Total conteneurs 20 pieds	147 799	154 210	160 174
40 pieds rempli	63 209	74 435	88 691
40 pieds vide	36 093	45 333	55 291
Total conteneurs 40 pieds	99 302	119 768	143 982
Nb. de boîtes (conteneurs)	247 101	273 978	304 156
Total TEU	346 403	393 746	448 138

Sources : ODEP

L'autorité portuaire ne disposant pas de données similaires pour 2004, le trafic portuaire a été calculé par le Consortium sur la base du nombre des navires faisant escale à Casablanca, qui était de 425 navires porte-conteneurs, auxquels s'ajoutent 206 navires mixtes RoRo/LoLo (navires à transbordement horizontal/vertical). On estime que les navires du dernier type mentionné transportent 40% de leur fret en transbordement vertical, et équivalent donc à un supplément de 85 navires porte-conteneurs, ce qui donne un total de 510 navires.

En divisant le nombre total estimé en TEU (équivalence de conteneurs de vingt pieds), qui est de 492 000, par ce nombre de navires, on obtient en moyenne un échange de 965 TEU par navire par visite. À partir de ce volume moyen estimé de chargement/déchargement par navire, des projections ont été dérivées pour le trafic portuaire en 2004. Les estimations de revenus par TEU peuvent être calculées sur la base des tendances de croissance actuelles du port de Casablanca et du trafic portuaire mondial.

#### **4.4 Revenus**

Les redevances effectives en vigueur dans les ports marocains ont été obtenues auprès de l'ODEP (Office d'exploitation des ports) pour l'étude de préfaisabilité. Les redevances moyennes pour les conteneurs chargés et vides se présentent ainsi :

- Conteneurs de 20 pieds : 1 800 MAD (163,63 euros)
- Conteneurs de 40 pieds : 2 200 MAD (200 euros)

En se basant sur les données du port de Casablanca, des informations obtenues auprès des autorités portuaires marocaines ont indiqué un tarif moyen pondéré de 179,50 euros par TEU. Ce chiffre est élevé pour la région. Des réformes sur l'organisation des ports ont été mises en œuvre fin 2006<sup>1</sup> et les tarifs ont été baissés d'environ 30%.

Pour son analyse financière, le Consortium a envisagé une moyenne tarifaire de 179,50 euros et de 120 euros par TEU.

#### **4.5 Coûts d'exploitation**

Le Consortium a conclu que les coûts d'exploitation estimés par conteneur au terminal à conteneurs de Casablanca étaient de 9,26 euros (101 MAD) et qu'à Mohammedia, les coûts d'exploitation seraient équivalents. Par ailleurs, l'étude de préfaisabilité a estimé que le fonctionnement du terminal à conteneurs proposé de Mohammedia nécessiterait 220 employés, pour un volume de manutention estimé à 400 000 TEU par an. Par la suite, on estime que la dotation en personnel augmenterait en proportion du nombre de TEU pris en charge. De même, on estime que les coûts énergétiques, qui sont basés sur les coûts constatés au terminal à conteneurs de Casablanca, augmenteront parallèlement au nombre de TEU. Les coûts annuels d'entretien sont estimés à 2% des coûts d'investissement.

Outre ce qui précède, l'étude de préfaisabilité a pris en considération les coûts d'exploitation potentiels d'un concessionnaire du secteur privé, c'est-à-dire les frais de marketing, d'assurance et d'administration, entre autres. L'étude de préfaisabilité a prudemment estimé que ces coûts seraient de l'ordre de 15% du total des coûts d'exploitation pour la période 2012-2019, diminuant par la suite à 5%.

---

<sup>1</sup> Source : [http://www.mtpnet.gov.ma/MET\\_New/Fr](http://www.mtpnet.gov.ma/MET_New/Fr)

L'étude de préfaisabilité retient également l'hypothèse selon laquelle un concessionnaire paierait au gouvernement des frais de location afin d'exploiter la concession. Ceci rembourserait le gouvernement des investissements engagés au cours des années initiales (environ 80 millions d'euros) pour la construction du brise-lames, du dragage et de la mise en valeur du terrain ainsi que d'autres travaux à l'extérieur de la zone portuaire. Les frais de location retenus dans l'analyse financière sont de 20 euros par TEU.

#### 4.6 Rendements financiers

Les hypothèses suivantes ont été utilisées dans l'analyse financière :

- Toutes les infrastructures et les équipements se déprécient sur 10 ans, ce qui inclut la Phase 2 et le renouvellement des équipements en 2026 et 2027
- Taux d'inflation à 2%
- Impôt sur les sociétés à 35%
- Taxe de bord à 10% du tarif par TEU

Le Taux de rentabilité économique (FIRR) et la Valeur actuelle nette (FNPV) sont indiqués ci-dessous pour les deux taux tarifaires.

Taux tarifaire moyen (en euros par TEU)	Taux de rentabilité économique (%)	Valeur actuelle nette (en millions d'euros)	Valeur actuelle nette (en millions de DH)
179,50	28,4%	604,4	6 654,3
120	19,5%	293,3	3 226,5

*FNPV calculée à un taux d'escompte de 8%*

L'étude de préfaisabilité a examiné l'impact de l'effet de levier sur le taux de rentabilité possible. Les résultats, basés sur un ratio dette/fonds propres de 80/20, avec un taux d'intérêt de 7% et un remboursement du capital sur 6 ans, sont indiqués ci-dessous.

Taux tarifaire moyen (en euros par TEU)	Taux de rentabilité (%)	Valeur actuelle nette (en millions d'euros)	Valeur actuelle nette (en millions de MAD)
120	24,9%	298,1	3 278,6

#### 4.7 Analyses de sensibilité

Le Consortium a mené des analyses de sensibilité basées sur le taux tarifaire de base de 120 euros par TEU, comme suit :

- Niveaux variables de trafic
- +/- 30% de coûts de construction et d'équipement
- 20% de réduction des tarifs

Les FNPV pour chacun des tests de sensibilité sont indiquées ci-dessous.

Analyse de sensibilité	FIRR (%)	FNPV (en millions d'euros)	FNPV (en millions de MAD)
<i>Scénario de base (Scénario 1 – 25% de déviation sur le port Tanger-Méditerranée) avec croissance élevée (première année) pour ensuite diminuer avec des niveaux de croissance élevés sur le restant de la période d'évaluation</i>	19,5%	293,3	3 226,5
<i>Croissance élevée pendant un an, puis diminution avec :</i>			
Croissance moyenne, 25% de l'ensemble du trafic détournés sur Tanger-Méditerranée	15,6%	171,4	1 885,5
Croissance élevée, 35% de l'ensemble du trafic détournés sur Tanger-Méditerranée	17,4%	229,1	2 520,3
Croissance moyenne, 35% de l'ensemble du trafic détournés	14,2%	124,4	1 368,0

sur Tanger-Méditerranée			
<b><i>Croissance élevée pendant 5 ans, puis diminution avec :</i></b>			
Croissance élevée, 25% de l'ensemble du trafic détourné sur Tanger-Méditerranée	23,4%	392,4	4 316,6
Croissance faible, 35% de l'ensemble du trafic détourné sur Tanger-Méditerranée	12,6%	79,3	872,8
<b><i>Autres sensibilités (avec trafic correspondant au scénario de base)</i></b>			
+ 30% en coûts de construction et d'équipement	15,4%	224,0	2 464,2
- 30% en coûts de construction et d'équipement	25,6%	360,5	3 695,0

Les analyses de sensibilité ont révélé que même avec une croissance moyenne du trafic et un détournement de 35% sur le port Tanger-Méditerranée, le projet était toujours faisable en termes financiers.

#### 4.8 Conclusions

Les résultats de l'évaluation financière montrent que la construction du Terminal de conteneurs de Mohammedia est financièrement viable, sur la base des hypothèses retenues lors de l'évaluation. L'impact des changements relatifs aux coûts de construction a eu peu d'effet sur la faisabilité financière du projet.

Les résultats ci-dessus suggèrent que, dans l'attente des résultats d'études futures sur le trafic, il existe un potentiel considérable pour le secteur privé s'il investit des capitaux dans le terminal proposé, dans la mesure où le gouvernement prend en charge et finance la construction de brise-lames, les travaux de dragage et les travaux publics nécessaires à l'extérieur du terminal.

## 5. État du développement

### 5.1 Études préalables

Des études de planification et d'ingénierie pour le port de Mohammedia sont en cours depuis de nombreuses années. Les études et rapports « Etude pour l'Elaboration d'un Plan Masse du Port de Mohammedia – Rapports des Missions 1, 2, 3, 4, 5.1 & 5.2A » du consortium Sogreah/Tectone/LPEE/CID, effectuées entre mai 2003 et août 2004, ont été précédées par un certain nombre d'études et de rapports sur l'expansion proposée du port de Mohammedia par la Sogreah et d'autres organismes entre 1981 et 2002.

Entre autres éléments, ces études ont indiqué que, sur la base du précédent rapport de novembre 2000 intitulé « Perspectives de développement des trafics conteneurs et RoRo des ports du Maroc » et du rapport « Étude de réactualisation du Plan Directeur Portuaire National (PDPN) », conjointement aux souhaits exprimés du Gouvernement, les installations suivantes seraient nécessaires pour répondre aux besoins du trafic conteneurs jusqu'à 2015, ce qui est l'objectif primordial du développement (voir Rapport de la Mission 1 et Rapport des Missions 5.1 et 5.2A) :

- Deux postes d'amarrage fournissant environ 600 m de quai dans la première phase de développement, répondant aux besoins du trafic conteneurs jusqu'à 2007-2008
- D'autres postes d'amarrage fournissant environ 1 100 m de quai dans la deuxième phase de développement, répondant aux besoins du trafic conteneurs jusqu'à 2015

- Une aire de réserve de superficie adéquate (au moins 300 000 m<sup>2</sup>) pour l'exploitation du trafic prévu, permettant un tonnage total des mouvements d'environ 1 100 000 TEU par an, avec un équipement de manutention des conteneurs approprié, y compris des grues sur pneumatiques (RTG).

L'objectif secondaire du développement prévoit un troisième poste d'amarrage pour le trafic d'hydrocarbures assuré par des tankers de 7 000 TPL à 150 000 TPL.

Le Consortium a étudié d'autres plans directeurs pour le développement du port. Ceux-ci envisageaient deux variantes d'extension de la digue principale existante :

- Une extension de 600 m sur l'alignement de la digue existante
- Une extension de 500 m sur un alignement d'un angle de 50° dans le sens des aiguilles d'une montre par rapport à l'alignement existant

### **5.2 Études nécessaires**

L'étude de pré-faisabilité énonce qu'à cette étape de développement de la conception, aucun travail de planification n'a été achevé sur la superstructure ou les exigences d'équipements nécessaires à la construction et à l'exploitation du terminal à conteneurs proposé de la Phase 1. La sélection de l'équipement et des systèmes devra intervenir à la suite d'une étude plus détaillée menée par l'opérateur ou le consultant éventuel.

Une étude détaillée de faisabilité, qui examine les points de vue de transporteurs pour déterminer les volumes du trafic à venir et l'impact du port Tanger-Méditerranée, sera également essentielle pour confirmer les résultats de l'analyse financière.

## **6. Étapes suivantes**

Sur la base des conclusions et des recommandations de l'étude de pré-faisabilité, ce projet doit être analysé de manière plus approfondie dans le cadre d'une étude détaillée de faisabilité. Le projet s'est avéré financièrement viable, avec un potentiel de participation prospère du secteur privé. Le Consortium suggère que la nécessité de mener des études pertinentes sur l'impact environnemental d'une part et l'effet de détournement dû au port Tanger-Méditerranée d'autre part soient étudiés de façon plus détaillée, en organisant, pour le second, des entretiens avec toutes les parties prenantes possibles, notamment les compagnies maritimes et les transporteurs qui influencent les décisions relatives à l'acheminement du trafic.