



Réf : 3\_tan tan\_16\_2

Titre : HISTORIQUE DU PORT DE TAN-TAN

## 1- HISTORIQUE DU PORT DE TAN-TAN

Le port de Tan-Tan est implanté sur l'océan atlantique à la position géographique 28°30 Nord et 11°21 Ouest. Il est situé à 25Km au sud de la ville de Tan-Tan et à 330Km au sud de la ville d'Agadir. Il a été construit en 3 grandes phases :

### - Phase 1 :

La première tranche de travaux de construction de ce port a été réalisée entre 1977 et 1980. Elle a été conçue pour répondre aux besoins de la pêche côtière, de la pêche hauturière, du petit cabotage et de la réparation navale des unités de pêche.

Le coût de réalisation de cette tranche s'élève à 300 millions de DH.

Ainsi l'exploitation du port a démarré en 1982.

### - Phase 2 :

L'afflux des pêcheurs aussi bien côtiers que hauturiers de différentes régions vers le port, a incité le Ministère de l'Équipement à prévoir les travaux de la première extension du port.

Cette Extension a été réalisée entre 1987 et 1988 pour un montant de 260 millions de Dirhams et comptait :

- Le prolongement de la jetée principale de 225 ml ;
- Réalisation de 150 ml de quai fondé à -8,00.

### - Phase 3 :

La troisième tranche des travaux a été entre 1996 et 1999 avec un coût de 200 millions de DH. Cette extension avait pour objectifs :

- La lutte contre l'ensablement du port ;
- L'amélioration des conditions d'accessibilité du port surtout durant la saison hivernale ;
- Augmentation de la capacité d'accueil du port en linéaire de quai.

## 2- INFRASTRUCTURES PORTUAIRES :

Actuellement, le port de Tan-Tan est doté des infrastructures suivantes :

- Superficie du plan d'eau : 27ha
- Linéaire de quai : 1222ml
- \* 772ml fondé à -6 m
- \* 150ml fondé à -8m
- \* 300ml fondé à -4m
- Postes de commerce : 03 postes pouvant recevoir chacun en navire de 140m de tirant d'eau de 6m ;
- Cale de halage : d'une capacité de 70 TJB pour neuf postes de stationnement ;
- Darse : prévue pour recevoir un élévateur à sangle d'une capacité de 320 ;
- Réseau d'eau portable : d'une longueur de 7735ml, Conforté par deux réservoirs de 3000m<sup>2</sup> ;
- Réseau électrique : la puissance totale installée est de 15170KVA.

## 3- SUPERSTRUCTURES PORTUAIRES ET TISSU INDUSTRIEL :

Le port de Tan-Tan est doté d'une superstructure répondant aux exigences de l'exploitation comprenant principalement

- Une halle aux poissons de 3530 m<sup>2</sup> gérée par l'ONP ;
- Deux pont-bascules gérés par l'ONP d'une capacité de 600T chacun ;
- Un hangar d'entreposage de 4000m<sup>2</sup> de superficie.

Cette superstructure est complétée par un tissu industriel réalisé et exploité par le secteur privé comprenant :

- Deux fabriques de glace d'une capacité totale de 500T/jour ;
- Deux unités de distribution des hydrocarbures.
- Des entrepôts frigorifiques d'une capacité totale de 5500 tonnes ;
- Une conserverie d'une capacité annuelle de 30 000 tonnes ;



- Des usines de transformation et de traitement du poisson dont cin\* usines de farine et d'huile de poisson ;
- Un complexe de la pêche hauturière.

#### **4- EQUIPEMENTS PORTUAIRES :**

Les équipements portuaires comprennent :

- Une chargeuse d'une capacité de 3 m<sup>3</sup> ;
- Deux tracteurs de 25T chacun ;
- Deux chariots élévateurs de 4,5T ;
- Un remorqueur de 720 Cv ;
- Une vedette de sauvegarde de la DPM ;
- Une vedette de la gendarmerie royale maritime.

#### **5- ACTIVITES PORTUAIRES :**

Les activités principales qui s'exercent au port de Tan-Tan sont

a) la pêche hauturière :

Cette activité est assurée au port de Tan-Tan par une flotte de 55 chalutiers congélateurs. La totalité des captures est destinée à l'export.

Le volume des captures réalisé par cette flotte durant l'année 2000 est de 19 000 tonnes.

En 2001, le volume des captures a enregistré une baisse par rapport à l'exercice 2000 suite au prolongement de la période de l'arrêt biologique de cin\* à sept mois. Cette baisse de 37% en poids a favorisé la hausse de la valeur du poisson congelé de 35% sur le marché international.

b) la pêche côtière :

La pêche côtière demeure l'activité primordiale et stimulante de la majorité des activités portuaires. La flotte exerçant au port varie de 50 unités durant la saison hivernale à 300 unités pendant la pleine campagne de pêche qui débute aux environs du moins d'avril et se termine vers la fin du mois décembre.

Les captures sont soit du poisson industriel destiné aux conserveries et aux usines de transformation des sous-produits, soit du poisson de marée destiné à l'export ou au marché local.

Les débarquements du poisson réalisés au port de Tan-Tan au cours de l'année 2001 ont été comme suit :

- Poisson industriel : 301 665 tonnes ;
- Poisson marée : 3 540 tonnes ;
- Poisson de transit : 15 000 tonnes.

c) Le trafic de commerce :

Le trafic de commerce transitant par le port est faible et lié directement à la pêche. En effet, les importations concernent principalement les hydrocarbures destinées au ravitaillement des unités de la pêche côtière et hauturière. Quant aux exportations, elles sont constituées du poisson congelé conditionné en vrac ou en conteneur et des dérivés du poisson à savoir la farine et l'huile du poisson.

Le trafic global (Import/ Export) réalisé durant l'année 2001 est de 69155 tonnes réparti comme suit :

- hydrocarbures : 34 612 T
- Poisson congelé : 34 543T
- Huile de poisson : 10 242 T
- Farine de poisson : 16 315 T

d) La réparation navale :

Le port connaît également une activité de réparation navale en plein essor axée sur :

- Un élévateur à bateaux de capacité 1000 T appartenant à une société privée (OMP) destiné à la mise à sac de la flotte de la pêche hauturière
- Une darse pour élévateur à sangles d'une capacité de 320 T adossé à une zone de stationnement d'une superficie de 3,4 ha et à une zone de 2,5 ha réservée aux ateliers de réparation navale. L'exploitation de ladite darse a débuté au cours du mois de février 2002 et constitue déjà un centre d'attraction aux investisseurs dans ce domaine (charpentiers, chaudronniers, mécaniciens...).

#### **6- PERSPECTIVES D'AVENIR :**

L'analyse de la structure des clients et activités exercées au port fait ressortir trois domaines d'activités stratégiques à



savoir : la pêche hauturière, la pêche côtière et la réparation navale.

a) Pêche hauturière :

Actuellement le port de Tan-Tan détient 20% de l'activité pêche hauturière, alors que celui d'Agadir détient 80%.

Malgré la disponibilité des quais et des terre-pleins, le port de Tan-Tan ne peut pas accroître sa part de marché à cause des facteurs suivant :

\* Les infrastructures d'accostage du port ainsi que la configuration du bassin portuaire ( limité en largeur), font que le port ne peut recevoir une flotte supplémentaire durant les repos biologiques de plus long (cin\* mois en 2000 et sept mois en 2001).

\* La carence en matière de réparateurs navals et de revendeurs de pièces de rechange ;

\* La construction du port de Dakhla qui prendra une grande part de marché des sa mise en service vu sa proximité des zones poissonneuses.

b) Pêche côtière

L'activité de la pêche côtière génère une rentabilité économique régionale très importante. Elle représente la source principale des revenus de la région.

Toutefois, les richesses halieutiques afférentes à cette activité ne sont pas exploitées à bon escient puisque 78%des captures sont destinées aux usines de farine de l'huile de poisson, industriel peu valorisante et peu créatrice d'emploi.

Déjà du fait de l'écart entre le prix de vente du poisson industriel destiné à la conserve et celui destiné aux dites usines (respectivement de 7.10Dh/Kg et 0.64Dh/kg), l'année 2001 a enregistré un manque à gagner direct pour la communauté portuaire de 247 millions de dirham.

Par conséquent, encourager la valorisation des produits de pêche, la dynamisation du trac à l'export et la création de l'emploi.

c) Réparation navale :

La mise en service du portique à début de l'année 2002 a stimulé l'activité de réparation navale au port de Tan-Tan.

Ainsi, les demandes d'installation d'ateliers de réparation navale se font de plus nombreuses.

## **7- ATOUTS ET OPPORTUNITES D'INVESTISSEMENT :**

Le port de Tan-Tan est l'unique port du royaume à disposer d'une zone industrielle intra-portuaire. Ladite zone dispose d'une superficie de 27 hectares occupée à 75%.

De plus les occupants du domaine public au port de Tan-Tan bénéficient d'une réduction de 50% par rapport à ceux des autres ports. Ainsi, les tarifs d'occupation du terrain sont très avantageux,

Les tarifs suivants sont donnés à titre d'exemple :

- Usine : 10,00Dh/m2/an

- Entrepôt frigorifique : 13,50Dh/m2/an

- Fabrique de glace : 7,50Dh/m2/an

Aces avantages, il faudra ajouter la disponibilité en grande quantité de la matière première qu'est le poisson.

\* Le port dispose également d'une zone de réparation navale réservée aux ateliers de réparation navale d'une superficie de 205 hectares occupée à 50%. Le tarif d'occupation du terrain pour un atelier est de 7.50Dh /m2/an.

\* Le port dispose d'une zone hydrocarbures de 4,6 hectares occupée à 27% destinée aux dépôts de stockage et de distribution de carburant.

\* Le port dispose d'un linéaire de quai assez important dont 450 ml fondé à moins 6 mètres, sont réservées aux activités de commerce. C'est dire que le présente toutes les facilités relatives aux opérations d'import et d'export.

\* L'implantation du port dans la zone sud du Royaume fait bénéficier les investisseurs de tous les avantages fiscaux décidés par les pouvoirs publics en faveur de cette région.

## **8- INVESTISSEMENTS ODEP:**

Depuis son interventions au port de Tan-Tan en 1985, l'Office d'Exploitation des ports n'a cessé de déployer ses efforts pour rehausser le niveau de ce port en matière d'amélioration et de modernisation de ses installations.

Ainsi, plusieurs projets ont vu le jour et ont surtout porté sur le renforcement des infrastructures portuaires malgré que le fait que ce port occasionne un déficit annuel moyen de quatre millions de dirham pour l'ODEP.

Les projets suivants sont cités à titre d'exemple :



- \* Adduction de l'eau potable de la ville de Tan-Tan au port : 11 millions de DH
- \* Construction de deux réservoirs d'eau de 3000 m<sup>3</sup> : 4 millions de DH
- \* Travaux de revêtement des voiries du port : 11 millions de DH
- \* Travaux réhabilitation de la cale de halage : 3 millions de DH
- \* Construction d'un hangar de stockage de 4000 m<sup>2</sup> : 10 millions de DH
- \* Travaux de réaménagement des bords à quai : 2 millions de DH

Outre ces projets, l'ODEP a pris en charge les opérations de dragage et de dévasage du port depuis 1995. Le coût de ces opérations s'élève à 50 millions de dirham.

Pour ce qui est du plan d'investissement 2001-2005, d'une enveloppe de 28 millions de dirham, les principaux projets inscrits sont :

- \* Viabilisation de la zone d'extension du port : 7,5 millions de DH (HT)
- \* Revêtement des voiries du port : 1 million de DH
- \* Renforcement du système des bollards : 1 million de DH
- \* Renforcement du réseau d'eau potable : 1 million de DH
- \* Rénovation du réseau électrique : 1 million de DH
- \* Rénovation du hangar de stockage : 1 million de DH
- \* Construction de logements pour l'encadrement : 6,5 millions de DH
- \* Renouvellement et acquisition d'équipements : 6 millions de DH
- \* Etudes : 0,4 millions de DH

### **Infrastructure:**

#### **Superficie globale :**

Bassin du port:	36 Ha
Zone industrielle:	11 Ha
Zone commerciale:	2 Ha
Zone hydrocarbure:	6 Ha
Zone d'exploitation:	7 Ha
Zone pêche:	15 Ha

#### **Longueur des quais**

**1.240,50 MI**

Quai 4:	300,00 MI
Quai 6:	364,50 MI
Quai 6,5:	422,00 MI
Quai 8:	150,00 MI
Un élévateur à bateau de:	1.000 Tonnes
Cale de halage (pêche côtière):	100 Tonnes
Darse portique à sangle:	320 Tonnes
Réseaux existants:	Voirie, Eau, Électricité, Assainissement et télécommunications

### **Superstructure:**

1 Halle aux poissons:	3.530 m <sup>2</sup>
1 hangar d'entreposage	4 000 m <sup>2</sup>
2 Ponts bascules:	50 Tonnes chacun

***Source : web***