

Le Port Nador West Med : Une locomotive et un levier stratégique pour la dynamique de la région de l'Oriental

Nador West Med Port: A driver and a strategic lever for the dynamics of the Oriental region

MOKHTARI Karima

Professeure assistante

L'Ecole Supérieure de Technologie Nador

Université Mohamed Premier -Maroc

Laboratoire Universitaire de Recherches Economiques Econométriques et Managériales

Karima.mokhtari@ump.ac.ma

MIZAB Hicham

Doctorant

Faculté des sciences juridiques économiques et sociales d'Oujda

Université Mohamed Premier -Maroc

Laboratoire Universitaire de Recherches Economiques Econométriques et Managériales

h.mizab@ump.ac.ma

Date de soumission : 28/03/2022

Date d'acceptation : 24/05/2022

Pour citer cet article :

MOKHTARI.K & MIZAB.H. (2022) «Le Port Nador West Med : Une locomotive et un levier stratégique pour la dynamique de la région de l'Oriental», Revue Française d'Economie et de Gestion «Volume 3 : Numéro 6» p :118 – 136.

Author(s) agree that this article remain permanently open access under the terms of the Creative Commons

Attribution License 4.0 International License



Résumé

Le Nord-Est du Maroc a été pendant longtemps marginalisé connaissant des disparités régionales, territoriales et économiques dispersées par rapport au centre du pays. Une nouvelle donne s'installe à l'heure actuelle avec le lancement essentiellement de plusieurs projets à grande portée tels que la Technopôle d'Oujda, l'Agropole de Berkane, Saidia- Fadesa... Un aménagement très imposant doit accompagner ces grands projets afin d'exploiter le potentiel de dynamisme de la Région. L'objectif de ce papier s'articule autour de la mesure des performances escomptées par la mise en place du Port NWM, et son effet sur le dynamisme de l'arrière-pays dans l'horizon 2034. Le complexe portuaire « Nador West Med » est une nouvelle infrastructure qui vient s'ajouter à la Région de l'Oriental, destiné à soutenir le développement économique et industriel dans l'arrière-pays, ainsi que le niveau de vie de la population locale. En se basant sur une étude approfondie sur l'impact de l'implantation du port Nador West Med, ce travail propose une description précise de l'infrastructure ainsi que l'impact escompté de son implantation à la fois sur la connectivité des infrastructures et sur l'attractivité économique et industrielle de l'Oriental.

Mots clés : « Proximité » ; « Port Nador West Med » ; « Attractivité » ; « Région » ; « développement économique ».

Abstract

The North-East of Morocco has long been marginalized and subject to regional, territorial and economic disparities compared to central Morocco. A new deal is struck presently with the launch of primarily several wide-range projects such as the “Technopole de Oujda”, the “Agropole de Berkane”, “Saidia-Fadesa”... Substantial planning must accompany these major projects in order to exploit the potential of the city's dynamism. The objective of this paper revolves around the measurement of the performances expected on the dynamism of the hinterland in the horizon 2034. the Port NWM, and its effect the port complex « Nador West Med » is a newly implemented infrastructure that adds to the Oriental Region, aimed at fostering the economic and industrial development of the hinterland, as well as the living standard of the local population. Based on an in-depth study about the impact of the installation of Nador West Med port, this work proposes a precise description of the infrastructure, as well as the expected impact of its installation both on the connectivity of infrastructures and the economic and industrial attractiveness of the Oriental region. **Keywords :** «Proximity» ; «Nador West Med Port» ; «Attractiveness» ; «Region» ; «Economic development »

Introduction

Après avoir pris de l'intérêt dans l'analyse économique, le concept de territoire s'est ouvert à d'autres questions qui permettent de mieux l'appréhender en tant qu'acteur économique capable d'agir et d'assurer un développement territorial. La notion de la proximité est étroitement liée à la science économique et soulève l'importance que lui avait accordée les théoriciens depuis bien longtemps. Le débat relatif à l'économie de proximité puise son origine dans le point de confluence où se sont entrecroisés les travaux relevant du champ de l'économie industrielle avec ceux portant sur l'économie géographique et spatiale.

Depuis plusieurs années, le Maroc s'est doté d'une stratégie d'émergence industrielle volontariste articulée autour de la mise à niveau des infrastructures et la mise en place d'un programme de diversification des branches industrielles pour créer de la richesse, de l'emploi et de la croissance. Cette diversité sera en mesure d'améliorer explicitement l'attraction des investissements et l'amélioration de la compétitivité externe du tissu économique et industriel. La Région de l'Oriental fut perçue pendant de longues années comme une région périphérique, caractérisée par un déséquilibre territorial entre les régions du Nord et du Sud, et pénalisée par une forte économie informelle. L'approche de l'intelligence économique et territoriale fut amenée à réussir la transition de l'économie de la Région dans son ensemble, en se basant sur de nouvelles orientations prenant en compte les divers secteurs porteurs pour la région, comme conjugaison des principales orientations des plans stratégiques. L'objectif étant de moderniser et de rendre plus compétitive l'économie de la Région.

A l'instar de la stratégie industrielle, le Maroc orchestre plusieurs autres plans et stratégies sectorielles afin de construire un potentiel de production complet et cohérent. La logistique en fait partie, et elle représente un maillon important qui joue son rôle dans la performance, la chaîne logistique des échanges externes. Conformément aux orientations de la stratégie portuaire du Maroc à l'horizon 2030 et suite à la volonté d'engager un développement régional équilibré, le Maroc a lancé la construction du projet Nador West Med (NWM) sur la façade maritime Ouest du cap des Trois Fourches à 30km de Nador. La position géostratégique de Nador face à l'Europe du Sud est affirmée. La constitution du port dénommée Nador West Med (NWM) représente un atout majeur pour l'Oriental grâce à la mise à profit des potentialités que représente la région pour sa position favorable face à l'Europe.

L'objectif de ce papier s'articule autour de la mesure des performances escomptées par la mise en place du Port NWM, et son effet sur le dynamisme de l'arrière-pays dans l'horizon 2034. En effet, le Plan Emergence a impulsé un dynamisme industriel régional nouveau. Cette

situation se confirme par la mise en place des trois plateformes industrielles intégrées au niveau des villes d'Oujda, Berkane et Selouane. Ces infrastructures à vocation multisectorielle ont pu recevoir des entreprises nationales et internationales et ont su créer de la valeur et de l'emploi. Néanmoins, elles n'atteignent pas leur plein développement et n'ont pas pu faire de la région une localisation privilégiée pour les investissements. Il est donc important de poser la question de l'incapacité d'atteinte du niveau d'attractivité souhaitée par les acteurs tant publics que privés. Autrement dit, pourquoi, avec tous les efforts déployés à la fois sur la diversification du tissu industriel et économique et pour la mise en place des infrastructures d'accueil et de logistique, la Région de l'Oriental n'arrive toujours pas à recevoir autant d'investisseurs qui participent pleinement au décollage économique de l'Oriental ? Quel rôle primordial du port dans ce dynamisme d'attractivité et dans l'instauration de l'approche proximiste sur le territorial Oriental ? Et quels sont les impacts attendus ?

Pour tenter de répondre à toutes ces questions, nous avons scindé notre papier en deux points essentiels : traitant tout d'abord la localisation des entreprises en se basant sur l'approche de la proximité et ainsi que la considération de la logistique et du transport comme facteur obligatoire de décision de localisation des entreprises. Par la suite, l'étude de notre cas de la Région de l'Oriental et plus particulièrement du complexe portuaire de Nador West Med est représentée à travers la composition de sa structure ainsi que sa mise en réseau et sa connectivité aux plateformes industrielles intégrées implantées dans l'Oriental.

1. La localisation des entreprises : Une décision basée sur l'approche proximiste :

Les décisions de localisation des entreprises sont expliquées par la confrontation de deux visions distinctes : d'une part, par la demande elle-même exprimée par l'entreprise, en termes de facteurs susceptibles de l'intéresser et répondre à ses besoins, et d'autre part, par une offre évaluée par rapport aux attributs du territoire, capables d'intéresser l'entreprise et de générer un changement voire un développement du territoire.

L'analyse de l'organisation territoriale met en avant la volonté des décideurs à s'adresser aux acteurs capables d'impacter positivement le territoire grâce aux investissements et au capital productif. Les efforts déployés par les décideurs du territoire pour constituer une offre territoriale attractive sont orientés fondamentalement à satisfaire une demande exprimée par les entreprises du territoire dans une acceptation d'attractivité. De nombreux travaux se sont intéressés aux approches de localisation des entreprises. Relevant, sous différents angles d'analyses théoriques et empiriques, les variables explicatives de la localisation sont traitées de manières différentes par les entreprises industrielles.

L'étude de la localisation des entreprises notamment industrielles, a constitué pendant longtemps et continue à l'être, un thème récurrent dans la théorie économique. Plusieurs théories ont été élaborées afin d'expliquer ces décisions. Le cadre conceptuel fait ressortir les variables incitatives à la localisation. Les résultats de l'étude de ces variables varient en fonction du contexte, des caractéristiques de l'entreprise et du territoire mais aussi par rapport au cycle de vie de l'entreprise en question. Ceci signifie que ces variables ont tendance à évoluer traduisant l'accroissement du nombre des facteurs intervenant dans le choix d'une localisation.

1.1. Déterminants de localisation des entreprises :

Plusieurs théories se sont développées pour expliquer et étudier la localisation des entreprises, qui constitue un thème récurrent dans la théorie économique. Les choix de localisation, déterminés sur la base des cadres conceptuels élaborés par les théories classiques, la nouvelle économie géographique ou encore l'économie industrielle, sont présentés comme résultats des décideurs guidés par la rationalité et à la recherche de profit, en comparant le niveau des coûts, les avantages et les inconvénients associés aux différentes localisations possibles.

Il existe cependant, plusieurs visions, voire stratégies, qui guident les entreprises à entamer et décider d'une certaine localisation. Dans ce cadre, l'accès aux ressources naturelles, représente une première stratégie, selon laquelle, l'existence ou l'absence des ressources modifie la décision. Elles deviennent donc un déterminant principal pour l'entreprise, qui évalue convenablement les autres paramètres portant sur les infrastructures, la stabilité politique, le niveau de la demande par exemple... L'évaluation de ces derniers est significative, mais reste relative. Les décideurs des firmes multinationales procéderont par arbitrage lorsque l'intérêt est porté sur l'exploitation des ressources naturelles présentes sur un territoire déterminé.

La deuxième stratégie dite horizontale vise à produire pour un marché local. Les investissements horizontaux sont basés sur la théorie du commerce développé par Krugman (Toumi, 2009). La principale finalité réside dans la proximité pour assurer la satisfaction d'une demande exprimée, par un marché ou une nation dont le niveau de développement est équivalent à celui du pays d'origine de la firme. L'existence d'un marché porteur représente le principal déterminant pour l'entreprise. Une main d'œuvre qualifiée et une infrastructure assez développée ont de l'importance pour servir cette volonté d'entreprise. C'est le cas des pays en voie de développement.

Les différences en dotation des facteurs de production (Capital et travail) et la présence des avantages comparatifs jouent un rôle important pour les entreprises qui optent pour cette stratégie. La stratégie verticale est caractérisée par un flux d'investissements qui émane depuis les pays développés vers les pays les moins développés. Il s'agit des flux Nord-Sud contrairement à la stratégie précédente, Sud-Sud. Dans une vision de réduction des coûts de production, la recherche d'implantation est orientée essentiellement vers des fonctions de production avec des dotations factorielles réduites, qui coïncident avec l'activité principale de l'entreprise. Ces trois stratégies déterminent alors les stratégies d'implantation des entreprises déterminées sur la base des facteurs de localisation.

Plusieurs études économétriques ont dans ce sens, démontrés l'importance de plusieurs facteurs notamment l'accès au marché, les coûts salariaux, la fiscalité, et les infrastructures en termes de communication et d'équipement en réseau facilitant la distribution et la réalisation des opérations de production.

1.2. Facteur de transport : La logistique obligatoire pour la localisation.

L'ensemble des théories ayant soulevées les facteurs de localisation des entreprises se sont intéressées entre autres aux infrastructures de transports raisonnant en termes de leur proximité des entreprises, du temps et de la nature de la marchandise à transporter..., ou encore dans une vision de réduction des coûts liés au transport. Les débats sur le rôle des infrastructures de transport n'ont cessé de se développer depuis les années 50. De nombreux travaux sont parvenus au constat selon lequel la construction d'une infrastructure de transport induit une croissance économique dans les territoires desservis (PADEIRO, 2012). Elle permet également d'expliquer la concentration des investissements au niveau d'un territoire donné. Ce constat est appuyé par les différents modèles de localisation des activités économiques et industrielles, soutenant qu'une localisation auprès des réseaux de transports influence positivement les décisions de localisation et d'implantation des entreprises.

Il est évident que la diversité des infrastructures de transport importe les entreprises et permet de répondre, selon l'activité, la taille et le potentiel de l'entreprise, à ses besoins en termes de transport. De ce fait, l'effet de la présence des infrastructures de transport est hétérogène. Le profil de l'entreprise est important à cet égard pour décider de la nature du moyen à utiliser. En effet, toutes les entreprises supportent des coûts directs et indirects liés au transport. Il est donc nécessaire d'évaluer le rôle déterminant de la logistique et des services qui y sont associés, pour assurer les bonnes conditions du transport (FIGUEIREDO, 2015). Cependant, les dispositifs d'amélioration et de modernisation de l'infrastructure de transport

sont évidents, et sont considérés comme levier agissant sur les niveaux de performance logistique et les coûts de transport. La qualité des services qui y sont associés constituent également un point non négligeable dans cette démarche (Le service rendu par l'administration des douanes dans le cas d'un port). En d'autres termes, l'amélioration permanente des moyens de transports dédiée à desservir les entreprises localisées sur un territoire constitue un facteur clé de choix d'une localisation dans une logique de réduction des coûts.

La disponibilité d'une infrastructure de transport maritime permet à l'entreprise une meilleure connectivité et accessibilité à un marché plus large, dans la phase aval de production, sinon au niveau amont, pour assurer l'approvisionnement en matières premières nécessaires. Les avantages liés à la concentration géographique des entreprises découlent du degré de l'importance accordée au vecteur de la proximité géographique, que l'on peut considérer comme déterminant des choix de localisation des entreprises. Selon Marshall (1890), les entreprises tirent mieux profit de leur rapprochement en termes de localisation, à partir : des économies liées à la proximité des fournisseurs spécialisés, de la disponibilité d'une main d'œuvre qualifiée et spécialisée, et enfin, de la diffusion de la connaissance découlant des externalités tirées de la proximité. Notons que la proximité géographique, telle qu'on l'a expliquée dans l'axe précédent, favorise et facilite la circulation, l'échange et les relations, une fois articulée à une autre forme de proximité dite organisée. Bien sûr, cette condition prend en considération la nature de l'activité.

Puisque les interactions sont situées dans le temps et dans l'espace et sont, donc à ce titre, façonnées par cette mise en situation, la localisation dans l'espace géographique et dans l'espace social des acteurs constitue un facteur explicatif de leurs comportements stratégiques. C'est que la démarche de proximité naît de ce constat et se donne pour objet d'expliquer les mécanismes de mises en situation des interactions, de mettre en exergue ce en quoi l'espace géographique et l'espace social comptent, bref de rendre compte des effets de proximité sur les stratégies des acteurs (TALBOT, 2009). A évoquer le concept de « Proximité », nous songeons, souvent à tort, à la proximité géographique. En revanche, cette forme de proximité est certes importante, dans la mesure où elle réunit l'ensemble des acteurs sur un même espace donné (Cluster, Pôle de compétitivité), mais elle ne constitue pas à elle seule un gage de réussite immanquable d'un projet, si elle n'est pas conjuguée aux autres formes de nature relationnelle, institutionnelle, cognitive, technologique... Nous en déduisons que la réussite d'un projet territorial est corollaire au croisement de ces proximités, si l'on tient à créer un climat compatible pour l'apprentissage et les interactions entre les acteurs. Être géographiquement

proche favorise la naissance des interactions grâce au relationnel. Toutefois, cette situation peut être toutefois génératrice de deux effets opposés, à la fois positif et négatif.

D'une part, la proximité géographique permet aux acteurs de bénéficier d'externalités de natures diverses : technologique, financière... comme l'illustre **KRUGMAN (1995)**. La présence des externalités conduit à une répartition inégalitaire des activités productives, et, il en résulte, une disparité flagrante entre les régions dans le sens où certaines s'enrichissent et se développent aux dépens des autres. Une fois la localisation établie, elle a tendance à se renforcer, car chaque producteur souhaite bénéficier des économies d'échelle, de la proximité de la demande afin de limiter les coûts liés à l'échange (Transport notamment).

2. Le port Nador West Med : Un atout pour le développement industriel de l'Oriental

A l'extension du pôle portuaire Tanger Med, le futur port et projet de modernisation et d'extension des capacités portuaires, s'ajoute le port Nador West Med. Un grand complexe portuaire industriel et énergétique construit à 30 km de la ville de Nador. Ce port doté d'une zone franche d'exportation ainsi que d'un centre de stockage pour les hydrocarbures orientés vers l'Europe. Il représente ainsi une composante principale de la déclinaison de la stratégie portuaire du Maroc à l'horizon 2030. Depuis son lancement en 2016, la construction du port se réalisera dans une première phase par la construction de deux digues de 4,2km et une autre de 1,2km, d'un terminal à conteneurs doté d'un quai d'1,5 km, d'un terminal hydrocarbure doté de trois postes pétroliers de 20 mètres de profondeur, et d'un terminal charbonnier (Voir le site <http://www.nadorwestmed.ma/>). La construction des infrastructures est conçue et se réalisera en plusieurs modules fonctionnels de façon progressive (BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT, Rapport 2015) prenons en compte l'évolution de la demande portuaire qui sera exprimée par les investisseurs. Une fois les travaux achevés, le port devrait disposer d'une capacité annuelle de 3 millions de conteneurs EVP, 25 millions de tonnes d'hydrocarbures, 7 millions de tonnes de charbon, et 3 millions de tonnes de diverses autres marchandises.

2.1. Le Complexe portuaire Nador West Med:

La position géostratégique de Nador face à l'Europe du Sud est affirmée. La constitution du port dénommée Nador West Med (NWM) représente un atout majeur pour l'Oriental grâce à la mise à profit des potentialités que représente la région pour sa position favorable face à l'Europe. Le port NWM permet de créer une plateforme portuaire intégrée articulée autour du pôle industriel, logistique et tertiaire. Cette infrastructure industrialo-portuaire comprend :

2.1.1. Un nouveau port en eau profonde :

Doté de grandes capacités pour développer un pôle énergétique, de transbordement des conteneurs et de traitement des produits en vrac notamment le charbon ;

2.1.2. Une plateforme industrielle intégrée

Destinée à recevoir les investisseurs et abriter des activités porteuses en potentiel : les métiers mondiaux du Maroc. Elle sera développée sur une zone franche accoudée au port.

L'organe principal chargé de la réalisation du port, son développement et son aménagement est la société publique « Nador West Med » (SNWM). Une société anonyme détenue par l'Etat, le fond Hassan II pour le développement économique et social, l'Agence spéciale Tanger Med (TMSA) et l'Agence Nationale des Ports (ANP) (BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT, 2015). Dans un cadre de coordination et de partenariat, la SNWM agit en concertation de façon régulière et durant toute l'étape de construction, avec toutes les parties prenantes dont relève la construction du port.

Le coût estimatif de la construction du Port Nador West Med s'élève à 10 milliards de MAD (soit l'équivalent de 914,28 millions d'euros) avec la participation de plusieurs bailleurs de fonds pour financer la construction des infrastructures portuaires (810,37 Millions d'Euros), pour prendre des mesures sociales d'accompagnement et d'appui des femmes et jeunes (0,77 Millions d'Euros), et enfin assurer la gestion et le suivi du projet pour 11,86 Millions d'Euros. Le projet est financé sur fonds propres de la société NWM pour un montant de 423,97 millions d'euros, soit 46,37% du coût total du projet (Op.cit., p6). La Banque Européenne de Reconstruction et de Développement (**BERD**) contribuera à hauteur de 21,87% (200 Millions d'Euros), les Fonds Arabes pour le Développement Economique et Social (**FADES**) pour 19,40% et La BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT (**BAD**) pour 12,34% du coût globale du port.

Outre l'activité portuaire, les activités destinées à s'implanter au niveau de la zone franche seront orientées à satisfaire les besoins logistiques et industriels à forte valeur ajoutée telles que l'industrie automobile, la construction de plateformes offshore, les industries métallurgiques et mécaniques, et tous les services associés à toutes les activités précitées. Un potentiel porteur pour la région et pour le port en particulier. L'activité de stockage des produits hydrocarbures vise à servir un grand marché de consommation (Europe) depuis les zones de production, à attirer des implantations liées aux hydrocarbures, possibles grâce à l'offre foncière dans la zone franche, et permettre enfin de recevoir une deuxième raffinerie destinée à l'export (Nador West Med, 2014). La présence de cette infrastructure de grande

envergure dans le Nord-Est du pays constitue un point fort et ambitionne non seulement l'amélioration de la visibilité et la compétitivité de la Région sur plusieurs niveaux, mais aussi d'activer le potentiel de la Région et profiter à la population d'un cadre de vie amélioré. Cette volonté publique de redynamiser cette région émane essentiellement des indicateurs socio-économiques très défavorables à différents niveaux (taux de chômage, taux de participation dans la formulation du PIB, pauvreté...). Une situation qui s'est aggravée après la fermeture de la frontière Maroc-Algérie.

En effet, les infrastructures construites autour du port et celles prévues pour relier le port aux autres provinces concernent essentiellement : le renforcement des réseaux routiers et ferroviaires : la réalisation d'une liaison autoroutière Guercif- Nador sur 106 Km, une liaison ferroviaire reliant le Port à la ligne Nador-Taourirt (Nador West Med, 2014). Cette connectivité du port pourra bénéficier à l'arrière-pays du port. L'investissement dans ses infrastructures devrait répondre aux objectifs assignés par les pouvoirs publics :

- Accélérer et renforcer le développement économique et social de la Région ;
- Améliorer la compétitivité et l'attractivité de la Région pour les investissements nationaux et internationaux créateurs de richesses, et d'emplois ;
- Créer et développer plusieurs filières industrielles ;
- Renforcer le rôle du Maroc dans le domaine maritime et portuaire dans la région de la méditerranée occidentale ;
- De répondre à la demande de capacité liée aux besoins de la consommation énergétique nationale, destinée essentiellement à l'approvisionnement du Maroc en produits énergétiques notamment le charbon pour les centrales électriques dans la zone (Programme de développement de l'Office National de l'Électricité et de l'Eau Potable ONEE).

La réalisation de cette infrastructure portuaire représente un outil de développement économique s'inscrivant dans une approche territoriale de développement intégré. Elle offre particulièrement à la région une opportunité de dynamique génératrice d'une valeur ajoutée très importante.

A plus grande échelle, le Maroc verra sa compétitivité renforcée comme étant acteur clé de la région de la Méditerranée Occidentale, tirant avantage d'une position maritime très avantageuse, au carrefour d'importantes routes maritimes de transports de conteneurs. Cet objectif peut être atteint grâce au capital « Expérience » acquis lors de la réalisation du port Tanger Med inscrit dans une logique de développement. Cette expérience qui se trouve déjà

accumulée par l'un des organes qui assistent la SNWM dans la gestion. Le port est valorisé non par sa valeur territoriale mais saisi comme point d'ancrage pour attirer les investissements étrangers et des activités industrielles.

2.2. Performances et impacts escomptés du projet sur la Région :

La réalisation de grands projets sur les territoires engendre de manière générale des changements et des effets ressentis sur les différents plans : économique, financier, environnemental et social. Ces effets peuvent être positifs et participent dans l'amélioration de l'environnement, tandis qu'un impact négatif contribue à sa détérioration.

Le port Nador West Med (NWM) est considéré en plus d'être un facteur d'aménagement et d'organisation territoriale, comme un outil de développement. Il implique la création de plusieurs effets à la fois directs et indirects, et étalé dans le temps (court, moyen ou long terme). Les grands ports maritimes créent une richesse et des emplois qui dépassent largement l'enceinte de la place vers la création d'impact sur un périmètre local, régional et national (DECLUDT, CARTIER et al, 2018). Cet axe de l'étude d'impact du port résulte des études et évaluations faites par le Port Nador West Med ainsi que par les cabinets d'études mobilisées à cet effet. Toutes les dimensions sont mobilisées pour évaluer le projet à sa juste valeur : l'économique, le social le financier et l'impact sur l'environnement.

La mise en activité du complexe industrialo-portuaire Nador West Med en 2021 aura des effets directs et indirects induits par les différentes composantes du projet, et qui seront ressentis sur le plan économique, social et humain. Sur le plan économique, le complexe industrialo-portuaire Nador West Med s'inscrit en parfaite cohérence avec les stratégies et plans déjà lancés par l'Etat et qui sont destinés à améliorer le tissu économique et industriel, à confirmer la position compétitive du pays et générer une croissance durable et soutenue apte à garantir les conditions de vie de la population. Dans ce cadre, les métiers mondiaux édictés par le PNEI à fort potentiel se développeront, à côté de la logistique, des énergies renouvelables, le stockage d'hydrocarbures, la construction et réparation navale, l'automobile, le textile, appareillage électrique et électronique (CRI Oriental).

Par ailleurs, cet investissement permettra de créer selon la Banque Africaine de Développement, pour les activités industrielles portuaires et des sous-traitants près de 100 000 à 115 000 emplois directs et indirects à l'horizon 2034. Pour la même vision, le complexe estime une valeur ajoutée potentielle qui peut atteindre entre 25 et 29 milliards de DHs, et pourra générer des revenus tant pour les citoyens que pour l'administration fiscale. Une influence positive sera ressentie sur le marché de l'emploi, pour les résidents de la région et

ceux issus des autres régions du Maroc. Cette situation aura à son tour un impact sur la zone d'influence du projet.

La concentration de la main d'œuvre conduira à développer de nouveaux logements, et par la suite améliorer les services et les infrastructures qui l'entoure. Les ressources financières et les revenus qui seront injectées au niveau local vont se traduire par l'amélioration du cadre de vie et des activités qui y seront associés. De plus, la présence du port agira également sur le développement des infrastructures de transport, et ce en conformité avec la stratégie Nationale des Transports et de la Logistique.

Dans le but d'améliorer sa compétitivité territoriale, la connectivité du port aux grands centres commerciaux permettra par conséquent, de relier cette infrastructure à l'arrière-pays essentiellement via la construction d'un système de transport efficace, multimodal et rentable, tout en favorisant la mobilité des marchandises comme des personnes. Le défi de la compétitivité sera relevé grâce à la visibilité du port, les zones d'activités qui lui sont adossées recevant des activités industrielles et de services, l'amélioration de la demande domestique grâce aux emplois créés, et le développement des infrastructures de communication qui découleront de l'activité économique au sein de toute la Région et avec les autres régions du pays. La Région deviendra ainsi compétitive non seulement grâce à l'infrastructure mais grâce à l'écosystème qui se concevra au niveau de la zone d'influence de Nador West Med. La Technopôle d'Oujda, L'Agropole de Berkane et le parc industriel de Selouane ne seront pas épargnés et profiteront de l'existence et la proximité du port NWM.

Grâce aux facilités dont bénéficient les investisseurs, ces plateformes se verront dynamiser et recevront davantage d'entreprises. Dans une hypothèse positive d'atteinte de ces objectifs, l'Etat saura résoudre plusieurs problèmes : soutenir la compétitivité de l'économie, diversifier les sources de croissance grâce à l'amélioration du secteur privé, et garantir un équilibre équitable en réduisant les disparités régionales et interrégionales. Selon La première phase, le port devrait attirer 30 milliards de dirhams (3,1 milliards de dollars) d'investissement privé, tandis que les travaux d'extension en cours devraient engendrer 70 milliards de dirhams (7,2 milliards de dollars) d'investissements publics et privés jusqu'en 2034.

Grand complexe portuaire, énergétique et industriel misant sur le transbordement pétrolier pour la Méditerranée, Nador West Med est une composante principale de la nouvelle stratégie portuaire de l'Orient. Érigé sur une superficie de 850 ha, il constituera à terme une méga-plateforme de stockage de produits pétroliers pour approvisionner non seulement le Maroc mais aussi les pays de la région. En complémentarité avec Tanger Med, Nador West

Med devra permettre au Maroc de se positionner à l'échelle régionale pour capter les opportunités offertes par l'évolution du trafic international, notamment des hydrocarbures, des conteneurs et des marchandises. Le projet, qui devrait donner à la région une grande capacité commerciale, logistique et énergétique, se compose de deux pôles principaux. Le premier est un grand port en eau profonde doté de capacités importantes pour le transbordement des conteneurs, le développement d'un pôle énergétique (traitement, conditionnement, stockage des hydrocarbures) et le traitement des produits en vrac, notamment le charbon. Le second, quant à lui, est une plateforme industrielle intégrée ouverte aux investisseurs de renommée, et destinée à abriter les métiers mondiaux du Maroc, qui sera réalisée en partie sur une zone franche de 1.500 ha et en partie sur une zone de développement adjacente. Le coût prévisionnel de la première phase qui s'étale sur 5 ans, s'établit à 5,9 MMDH.

De ce point de vue, le développement du port de Nador est encourageant et devrait constituer une alternative crédible à la place prépondérante occupée par le port de Tanger sur la façade méditerranéenne du Maroc. De même, le statut avancé obtenu récemment par le Maroc auprès de l'Union européenne, qui approfondit la coopération économique et politique du pays avec l'Union, devrait conduire à un renforcement des échanges commerciaux avec les pays européens susceptible de bénéficier aux régions du nord du pays. Les avantages économiques qui découlent de la réalisation du projet au cours de la période d'analyse (2016-2066) conduisent à un taux de rentabilité économique (TRE) de 14,1% et une Valeur Actuelle Nette (VAN) de 127,12 milliards de MAD, avec un taux d'actualisation de 5%. En procédant à un test de sensibilité (augmentation du coût du projet de 10% et réduction des avantages de 10%), le TRE du projet s'établit finalement à 12,0%. Le projet est donc économiquement rentable pour la collectivité et l'investissement se justifie (BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT, 2015).

2.3. Mise en réseau et connectivité des plateformes industrielles intégrées de L'Oriental au port NWM :

Pour donner un sens à la proximité géographique du port Nador West Med des plateformes industrielles intégrées, l'infrastructure portuaire deviendra un point relais et un facteur important pour desservir l'arrière-pays. Cet élément de proximité saura relever l'éloignement et le désenclavement de l'Oriental par rapport au centre du pays, et pourra par la suite, placer la Région comme destination importante pour les investisseurs, comme le cas du Nord grâce au port Tanger Med.

L'éloignement géographique de la Région des principaux centres économiques et décisionnels nationaux constitue un frein à son développement économique et industriel, qui limite ainsi l'échange et l'accès au marché national qui s'étend aux autres régions marocaines. L'amélioration des infrastructures de transport a pu remédier à ce problème, en mettant en place des infrastructures routières liant la région au centre via l'autoroute Oujda-Fès et vers Tanger grâce à la route côtière vers Tanger (2540 Km de routes nationales), des infrastructures ferroviaires avec 663Km de rails, et trois aéroports. La Région compte 2 ports celui de BniNsar déjà opérationnel et le grand port Nador West Med. Ces infrastructures permettent de réduire le niveau de l'enclavement relatif de l'Oriental, et d'améliorer son accessibilité, jugée décisive (Par le décideur public et par les entreprises) pour asseoir l'attractivité.

La création du port Nador West Med répond à un nombre d'objectifs économiques et sociaux pour la Région comme pour le pays : assurer un développement économique et industriel régional, participer à la création d'emploi et l'amélioration du niveau de vie, intégrer le trafic maritime international... En vue de saisir les opportunités garanties par la position géostratégique de l'Oriental, l'adaptation du système portuaire devient une obligation pour renforcer l'offre territoriale.

Les trois différentes plateformes industrielles intégrées de l'Oriental pourront bénéficier chacune de la proximité géographique du port, en transformant la région en nœuds articulés autour d'un réseau territorial considéré dans sa dimension géographique et structurelle fonctionnelle. Dépassant son rôle de desserte simple à une vision plus complète ou tout un écosystème s'implique dans la création du changement. Le port Nador West Med saura mobiliser tout un système : système de gouvernance, le système productif, la structure régionale, le système d'acteur... sont des variables qui participeront à la création d'un pôle portuaire régional à l'Oriental.

Or, la connectivité des pôles de compétitivité que l'on a considérée comme facteur important dans l'attractivité, permettra dans le temps de renforcer leur attractivité et compétitivité.

La proximité géographique du parc industriel de Selouane des différentes infrastructures de connexion lui confère un positionnement attractif pour devenir un facteur de développement industriel à l'échelle régionale et nationale et un facteur d'attractivité à l'égard des investisseurs nationaux et étrangers. Cette attractivité se renforcera désormais par la réalisation du grand projet du port Nador West Med. Les autres moyens de connexion : la voie ferrée, l'autoroute de Rabat-Oujda, et grâce aux projets touristiques structurants telle la zone

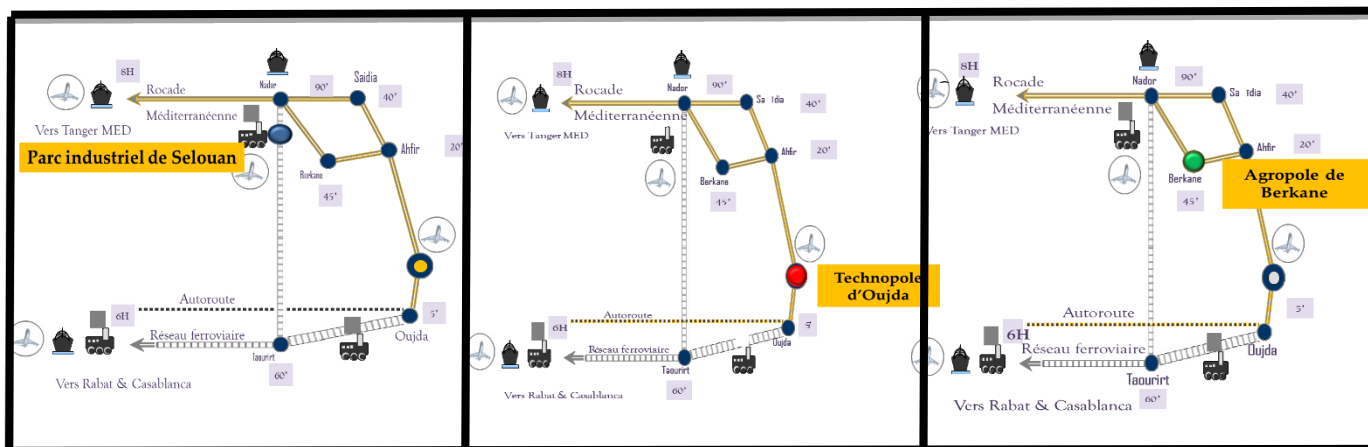
balnéaire de Saidia, Marchica... participent amplement dans la consolidation de cette attractivité territoriale.

Le parc industriel se doit exploiter l'infrastructure existante pour assurer son plein essor, et garantir ainsi le décollage industriel de la province, grâce à sa connexion au réseau routier national (autoroute Fès-Oujda, rocade méditerranéenne, route express Oujda-Nador, etc.), au réseau ferroviaire Nador-Taourirt, ainsi que sa proximité de l'Aéroport Al Aroui, du port de Nador et prochainement au futur port Nador. Ce potentiel de liaison est profitable à, en plus des entreprises implantées au niveau du parc, toute la province pour desservir le marché local, régional, l'intérieur vers la Région de Fès-Meknès, et le marché européen via le port actuel et le futur de NWM.

En outre, dans le but de dépasser la contrainte d'enclavement imposée par la situation géographique de l'Oriental, La Technopôle d'Oujda est desservie par une accessibilité variée. Elle est placée à 5 minutes du centre-ville, 40 minutes de Saidia et 90 minutes de Nador, via un réseau routier. Du côté du Sud, la technopole est connectée aux autres provinces via un réseau ferroviaire et autoroutier. L'aéroport se positionne stratégiquement à côté de la technopole. Il est à noter que l'attractivité d'une zone franche se renforce lorsqu'elle est adossée à une voie aérienne ou portuaire. En effet, il est important de considérer cette connectivité dans sa contribution à l'attractivité et à la compétitivité de la Technopôle d'Oujda. Elle permet aux entreprises de se rapprocher à la demande exprimée de l'intérieur comme à l'extérieur et réduire les coûts estimés très élevés pour le transport depuis le port de Casablanca vers l'Oriental. Ce réseau national (ferroviaire, routier et autoroutier) est d'une importance cruciale puisque la production est orientée pour desservir une demande locale et nationale.

Enfin, du côté de l'Agropole de Berkane, son implantation en plein cœur du périmètre de Moulouya jouit de sa proximité des infrastructures qui le connecte aux principaux ports et aéroports de la Région. Par ailleurs, grâce à son emplacement stratégique au sein d'un bassin de ressources naturelles agricole et auprès du port de Nador, l'agropole bénéficie d'une connectivité assez développée. Le port de Nador constitue un facteur principal pour assurer l'écoulement des produits destinés à servir le marché extérieur.

Figure n° 1 : La connectivité des plateformes industrielles intégrées aux infrastructures de communication de la Région



Source : Centre Régional d'Investissement 2020

Avec cette connectivité et la proximité du port des plateformes d'activités, la Région sera dotée d'un pôle portuaire, à travers lequel toute la Région connaîtra une transformation profonde sur les plans économique social territorial ... Le rôle primordial joué par cette mise en réseau et la structuration du territoire autour d'un noyau fera de l'Oriental un nouveau hub économique et industriel. Cette métamorphose régionale implique la mise en place d'un nouveau dispositif de gestion et d'organisation avec la participation de toutes les parties prenantes.

Conclusion :

La Région de l'Oriental a connu ces dernières années une mutation profonde dans son tissu économique, industriel, touristique, social ... à l'instar du lancement de plusieurs programmes et plans sectoriels. Elle jouit d'un potentiel important et diversifié qui nécessite le déploiement de plusieurs efforts afin de parvenir à l'exploiter afin de faire de l'Oriental une région développée et industrialisée à l'image de plusieurs autres régions. L'ensemble de ses projets et programmes ne peut aboutir sans la participation active de l'ensemble des acteurs intervenants au niveau de la Région. L'impact des interventions des acteurs est de poids. Sur l'échelle régionale et locale, les acteurs principaux chargés de la construction de l'attractivité interviennent selon une approche participative et partenariale. Cette relation est considérée toutefois comme un premier levier de l'efficacité des interventions dans le but de promouvoir la région et réussir l'amélioration de sa visibilité en tant que destination privilégiée pour les investissements nationaux et internationaux. Les intervenants

publics que l'on a considéré de soutien supportent ces actions et participent amplement dans le changement.

En plus du port actuel de Nador, le port NWM constituera la principale porte de l'Oriental sur la Méditerranée, et représentera le pivot d'une restructuration de l'espace géographique de la Région. Compte tenu des efforts déjà déployés au niveau des infrastructures d'accueil aux entreprises et du développement des infrastructures de communications intrarégionales et interrégionales, le transport maritime est venu confirmer son importance et son rôle primordial comme facteur qui complète et active pleinement les autres acquis de la Région, afin de garantir un décollage économique et industriel de l'Oriental. Placé principalement sur les directives de la SNWM et en parfaite cohérence avec les orientations de la stratégie portuaire du Maroc 2030, le port Nador West Med se caractérise principalement par sa vocation double : assurer le transport maritime, et participer au développement économique et industriel de l'arrière-pays (Région de l'Oriental et le centre du 225 Maroc) grâce à une meilleure activation des pôles et des zones industrielles déjà sur place et grâce à la zone franche liée directement au port.

En effet, cette politique d'aménagement du port au niveau de l'Oriental propose d'assurer un équilibre de développement de la Région et éviter un développement à deux vitesses différentes. L'appui et le renforcement des pôles de croissance, l'articulation entre les pôles de compétitivité et le reste du territoire, et la valorisation du potentiel de développement de l'Oriental sont les principales orientations de cette politique d'aménagement et de dynamisme du territoire.

Par ailleurs, l'influence et les effets du projet seront ressentis sur la zone d'influence (le périmètre rural et urbain le plus proche du port sera fortement touché). Les différents secteurs économiques et industriels, qualifiés de porteurs, connaîtront une croissance et une amélioration considérables. La BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT (Septembre 2015) a mentionné dans son rapport d'évaluation du projet NWM, que le port entrainera une industrialisation de toute la région. Cette situation sera capable d'attirer en plus des entreprises, une nouvelle population estimée selon la même source, à 200 000 personnes à l'horizon 2034 avec la création de nouveaux logements et le développement de plusieurs services de base (Eau, électricité, réseau routier, écoles, santé...). Cette situation apportera un changement significatif sur la demande domestique, grâce aux ressources qui seront créées et distribuées dans le circuit économique local, sous forme de revenus pour les postes directs et indirectement créés. Une

amélioration du cadre de vie en découlera grâce à la diversification des activités de bases et secondaires.

L'étude du port Nador West Med peut s'étendre dans de futures perspectives d'études, à une étude longitudinale mesurant ainsi les effets économiques et industriels, et les effets sociaux : de création d'emploi et d'amélioration du cadre de vie de la population régionale.

BIBLIOGRAPHIE

Amine, R. (2016). Les clusters au Maroc : vers l'émergence d'une nouvelle politique industrielle territoriale. *Marché et organisations*, (2), 93-120.

Amury DECLUDT, Jordan CARTIER et al, « La transformation du modèle économique des grands ports maritimes » -Rapport de l'Inspection Générale des Finances- (Novembre 2018, France.)

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT, « Maroc Projet de construction du complexe portuaire NADOR WEST MED »- Rapport d'évaluation, Départements OITIC/ORNA- (Septembre 2015)

Bayenet, B., & Capron, H. (2012). Les pôles de compétitivité : un nouvel instrument de la politique industrielle de la Wallonie. *Reflets et perspectives de la vie économique*, 51(1), 77-98.

Coissard, S. (2007). Perspectives. La nouvelle économie géographique de Paul KRUGMAN : Apports et limites. *Revue d'économie régionale et urbaine*, 1(1), 111-126.

DE Oliveira, G. F., & Peridy, N. (2015). L'impact des coûts à l'échange sur le commerce des pays MENA : Le rôle des coûts directs et indirects liés au transport maritime. *Région et Développement*, 41, 125-147.

Ditter, J. G. (2005). Clusters et terroirs : Les systèmes productifs localisés dans la filière vitivinicole. *Reflets et perspectives de la vie économique*, 44(4), 35-51.

Hatem, F., Lejeune, C., Delapierre, M., & Michalet, C. A. (2004). Investissement international et politiques d'attractivité. Paris : Economica.

Magnan, M. (2016). La production et la gestion de l'espace portuaire à vocation industrielle et logistique. Les grands ports maritimes français : gestionnaires d'espaces infrastructurels (Doctoral dissertation, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne).

NACHOUI, M. (2018). Aménagement et développement du territoire au Maroc : contexte et vision. *Espace Géographique et Société Marocaine*, (20/21).

Padeiro, M. (2012). Proximité aux infrastructures et croissance de l'emploi en Île-de-France (1993–2008) : Le rôle des transports à l'échelle intra-métropolitaine. *Recherche Transports Sécurité*, 28(2), 69-88.

Talbot, D. (2009, June). L'approche par la proximité : quelques hypothèses et éléments de définitions. In XVIIIème conférence de l'AIMS.

Toumi, S. (2009) : Facteurs d'attractivité des investissements directs étrangers en Tunisie. *L'Actualité économique*, 85(2), 209-237.

<https://www.nadorwestmed.ma/>

<https://orientalinvest.ma/>