

Le choix de l'ouverture commerciale, entamé par le Maroc au milieu des années 80 a été concrétisé par la signature, dès 1996, de l'accord d'association avec l'Union Européenne et plus récemment de différents accords de libre-échange, notamment avec les Etats-Unis, la Turquie et certains pays arabes. Ces accords offrent des opportunités aux exportateurs marocains en leur permettant un accès privilégié à ces grands marchés qui constituent une aubaine pour la croissance et l'emploi.

Toutefois, ces accords et le nouvel environnement international marqué par une concurrence de plus en plus accrue présentent également des défis réels pour les entreprises marocaines. L'expiration de l'Accord multi-fibres, en application depuis janvier 2005, ouvre une concurrence directe entre les entreprises textiles marocaines et celles asiatiques sur le marché européen. En outre, résultante de la mise en oeuvre de ces accords de libre-échange, la protection tarifaire disparaît progressivement et les produits européens, américains, turcs et arabes pourraient directement concurrencer les produits marocains sur le marché national. Dès lors, il devient indispensable pour les entreprises marocaines d'être compétitives dans ce nouvel environnement. Ceci passe nécessairement par la maîtrise et l'optimisation des maillons des chaînes d'approvisionnement avec de nouvelles contraintes de temps, de fiabilité et de qualité.

Le Maroc est un pays dont l'avantage comparatif est lié à la géographie, la logistique devient un élément important de cet avantage comparatif en vue de répondre à ces nouvelles exigences de performance.

Cette position géographique amène le Maroc à s'ouvrir de plus en plus à l'environnement régional et international et se positionner sur le marché, compte tenu que 98% des échanges transitent par voie maritime, d'où l'enjeu et l'importance de transport maritime dans la multiplication et la diversification des relations internationales.



Consciente de ces enjeux, et aussi l'importance de la sécurité dans le secteur portuaire, la société d'exploitation des ports (SODEP) insiste de plus en plus sur l'amélioration de la sécurité et de la productivité dans ses installations portuaires.

Dans cet esprit, SODEP a décidé de moderniser ses installations portuaires notamment le port de Nador qui constitue l'installation pilote pour la région de l'oriental dans les activités de transport maritimes et de manutention et aussi un programme d'investissement qui va permettre d'améliorer d'avantage la productivité du port en concentrant les trafics sur des terminaux dotés d'un outillage de haute performance, enfin, ses compétences humaines qui sont les meilleurs garanties offertes à ses partenaires économique et ses clients.

C'est dans cette ère que j'ai choisi la SODEP et plus précisément la direction d'exploitation du port du Nador (DEPN) pour effectuer mon stage d'observation. Au-delà d'enrichir mes connaissances, ce stage m'a permis de cerner les enjeux du transport maritime, les différents intervenants et la façon dont la SODEP réagi face à la problématique de mondialisation.

L'élaboration de ce rapport a pour principale source les différents enseignements tirés de la pratique journalière des tâches auxquelles j'étais affecté. Enfin, les nombreux entretiens que j'ai pu avoir avec les employés des différents services de la société m'ont permis de donner une cohérence à ce rapport.

En vue de rendre compte de manière fidèle et analytique du mois passé au sein de la société, il apparaît logique de présenter à titre préalable l'environnement économique du stage, à savoir le secteur du transport maritime, puis d'envisager le cadre du stage : la société, tant d'une manière descriptive de sa structure fonctionnelle. Enfin, il sera précisé les différentes missions et tâches que j'ai pu effectuer au sein des services visités, et les nombreux apports que j'ai pu en tirer.

premiere partie

I. Généralités sur les ports

- **Définition**
- **Les types de ports**
- **Les gens du port**

II. Le transport maritime

- **Présentation générale**
- **Les intervenants du transport maritime**

I. Généralités sur les ports

1) Définition

Du Latin *portus*, qui se rapporte au grec passage...

Les dictionnaires ont jusqu'aux années 1930 défini le port (de mer, marchand, de commerce, de pêche ou de guerre) comme un « *enfouissement de la mer dans les terres* », naturel ou artificiel, donnant aux bateaux un abri (un havre) contre vents, courants et tempêtes. Avec les progrès techniques les ports sont aussi devenus, comme certains aéroports des avancées gagnées sur la mer.

C'est un endroit situé sur le [littoral](#) maritime, sur les berges d'un [lac](#) ou sur un [cours d'eau](#) et destiné à accueillir des [bateaux](#) et [navires](#). Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparations. Il est un lieu de séjour.

2) Les types de ports

Selon leurs activités et les types de bateaux accueillis, on distingue les ports de commerce, de pêche, de plaisance, et les ports militaires. Il est fréquent qu'un même port combine plusieurs activités, mais elles sont souvent séparées géographiquement, par exemple avec différents bassins.

❖ **Les ports de commerce**

servent à accueillir les [navires de commerce](#) : ceci inclut le trafic de [passagers](#) sur les [ferries](#) et les [paquebots](#) et le transport de marchandises pour les [navires cargo](#). Les



marchandises peuvent être liquides ([pétroliers](#), [chimiquiers](#)) et nécessiter des réservoirs et tuyauteries dédiées ; ou solides, en vrac ([vraquiers](#), nécessitant des [silos](#) ou des espaces de stockage) ou emballées : [cargos mixtes](#) ayant besoin d'entrepôts et de grues, ou les [porte-conteneurs](#) avec les grands espaces de stockage associés. Les cargaisons roulantes (pour les [rouliers](#)) ont besoin de zones d'attente, éventuellement de [parkings](#). Outre les espaces de stockage et les moyens de manutention nécessaires, un port de commerce inclut aussi des liaisons routières et ferroviaires, voire fluviales, avec la terre ; différentes [darses](#) et terminaux spécialisés ; des bassins pour les [navires de services](#) associés ; selon les cas, des bassins dédiés à la réparation, un [dispositif de séparation du trafic](#)...

❖ Les ports de pêche

Sont les plus nombreux dans le monde, et sont souvent ceux dont les dimensions sont les plus réduites. Leurs dimensions varient selon les bateaux accueillis : les [chalutiers](#) de haute mer partant pour plusieurs semaines auront besoin plus d'espace de quai en revenant décharger leur cargaison, tandis que les petits [bateaux de pêche](#) partant à la journée auront besoin de pouvoir décharger rapidement pour la criée. L'infrastructure est plus simple que pour un port de commerce : quelques quais ou pontons, une station de ravitaillement, et un moyen de vendre le produit de la pêche (marché à proximité), et éventuellement de le traiter avant la vente si cela n'a pas été fait sur le bateau.



de

❖ Les ports de plaisance

Accueillent les bateaux de plaisance, de loisir et de compétition, à voile et à moteur. La plupart des bateaux sont de petite taille (inférieur à 20 m), et les places de port sont standardisées grâce à des [pontons](#) et des [cat-ways](#) ; différentes



techniques d'amarrage sont utilisées selon les endroits. On y trouve une [capitainerie](#), différents services d'avitaillement, de mise au sec et de réparation, une pompe à carburant, et divers services pour les équipages. Ces ports sont souvent situés près du centre des villes pour des raisons touristiques et pratiques (facilité d'accès et d'avitaillement).

❖ **Les ports militaires** (ou ports de guerre, [bases navales](#))

Accueillent les [navires de guerre](#). Certains ports sont ouverts (comme celui de [Portsmouth](#)), mais d'autres, notamment les bases de [sous-marins](#), sont fermés et interdits au public (comme [l'île Longue](#)) pour des raisons de sécurité. Un port militaire peut inclure un [arsenal](#), une [école navale](#), un chantier de réparations, des moyens de ravitaillement, de logement et d'entraînement pour les équipages.



Certains navires militaires, notamment les [patrouilleurs](#), peuvent être basés dans d'autres types de ports.

3) Les gens du port

Un port est un espace voué au transit de marchandises et de passagers, qui nécessite une multiplicité d'acteurs. La communauté portuaire est l'ensemble des acteurs qui donnent vie à l'espace portuaire. Les fonctions décrites succinctement ci-dessous existent dans tous les ports, mais ne sont pas toujours remplies par les mêmes acteurs.

❖ **Les clients du port**

o **Les armateurs**

Un armateur équipe et exploite des navires pour la navigation commerciale.

o • **Les chargeurs**

Le terme « chargeur » désigne le propriétaire d'une marchandise. C'est celui qui expédie une marchandise dans le cadre d'une opération de transport international. En général le chargeur n'est pas en relation directe avec l'autorité portuaire. Il noue une relation commerciale avec différents opérateurs : agents maritimes*, consignataires*, transitaires*, ou éventuellement manutentionnaires, à qui il confie sa marchandise.

Les armateurs sont les clients d'un port « côté mer », et les chargeurs sont les clients « côté terre ».

❖ **Les services à la marchandise**

Les principaux intervenants sont :

- Les commissionnaires de transports, les transitaires, les consignataires de la marchandise, les commissionnaires en douane. Ce sont des mandataires effectuant pour le compte d'un tiers, chargeur ou réceptionnaire, les formalités, en particulier douanières, et les opérations nécessaires à l'exportation et à l'importation de la marchandise,
- Les sociétés de groupage, dégroupage, d'entreposage ou de distribution,
- Les sociétés de contrôle, d'analyse d'échantillons, de surveillance,
- Les services offerts à terre pour les passagers.

❖ **Les services aux navires**

Il s'agit des entreprises qui interviennent lors de l'escale des navires :

- Les pilotes,
- Les remorqueurs,
- Les lamaneurs,
- Les consignataires ou agents maritimes qui représentent dans le port l'armateur ou l'affrèteur du navire,
- Les sociétés d'avitaillement et de soutage,
- Les sociétés de réparation navale,
- Les sociétés de réparation, location, maintenance de conteneurs,



- Les entreprises de récupération des déchets des navires,
- Les services offerts à terre pour les marins.

❖ Les entreprises de manutention

Ce sont les entreprises qui assurent l'interface entre l'eau et la terre, qui effectuent l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires. Elles effectuent aussi les opérations de réception, reconnaissance et gardiennage des marchandises. Dans les pays anglo-saxons, on les appelle des « stevedores », dans le sud de la France, on parle d'« acconiers* ». Ce sont les entreprises de manutention qui emploient les ouvriersdockers sur la base d'un contrat à durée indéterminée (CDI), et qui embauchent les ouvriers-dockers intermittents et occasionnels sur la base d'un contrat à durée déterminée (CDD) à usage constant.

❖ Les services administratifs

o l'autorité portuaire

Le gestionnaire du port exerce de nombreuses missions : gestion des installations portuaires, prise en charge de l'accueil des navires, location de ses installations aux intervenants portuaires. Il met au point et fait respecter les divers règlements de police et d'exploitation. Il est prestataire de services pour les entreprises portuaires et assure la promotion des activités du port.

- De nombreux services administratifs sont également présents dans les ports : les douanes, les services vétérinaires et phytosanitaires, les services maritimes et les affaires maritimes, la police aux frontières, les services d'incendie et de sécurité.

❖ Les acteurs du transport terrestre

Ce sont les entreprises de transport routier, ferroviaire et fluvial qui assurent les prestations d'acheminement terrestre des marchandises. On parle de « pré acheminement » lorsque les

marchandises sont acheminées pour être embarquées dans un port et de « post acheminement » lorsqu'elles sont acheminées vers leur lieu de destination finale après avoir été débarquées dans un port.

Exemple : dans le cas de pré acheminements ferroviaires de conteneurs vers un port, les différents intervenants sont :

- Le transporteur routier qui achemine le conteneur depuis l'usine vers un chantier rail-route,
- L'entreprise ferroviaire qui tracte les trains jusqu'au port maritime,
- l'opérateur de transport combiné rail-route qui organise le transport de bout en bout et effectue les opérations de transfert, d'une part dans le chantier rail-route de départ, d'autre part dans le terminal* du port maritime d'arrivée.

II. Le transport maritime

1) Présentation générale

Le [transport maritime](#) est le mode de transport le plus important pour le transport de [marchandises](#) (marine marchande). Le transport de [personnes](#) par voie maritime a perdu beaucoup d'importance du fait de l'essor de l'[aviation](#) commerciale ; il subsiste de manière significative dans seulement deux créneaux importants : les [traversées](#) courtes et les croisières. On peut y ajouter pour être complet les voyages d'[exploration](#) scientifiques et les courses sportives, qui ne relèvent cependant pas à proprement parler du transport.

Le transport maritime est par nature international, sauf parfois dans ses fonctions de [cabotage](#) le long des côtes d'un [pays](#).

Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises ou des hommes pour l'essentiel par voie maritime, même si, occasionnellement le transporteur maritime peut prendre en [charge](#) le pré acheminement ou post-acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port, par exemple). Un tel [déplacement](#) sera couvert par un [connaissance](#) dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping (lorsque les tonnages sont importants, par exemple).

Plus de 7 milliards de tonnes empruntent ainsi la [mer](#) (en 2009), assurant 90% du trafic mondial.

Ce mode de transport couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc). À côté de ce transport en [vrac](#), il couvre également le transport de produits préalablement conditionnés se présentant sous forme de cartons, caisses, palettes, fûts, ce que l'on a coutume d'appeler de la [marchandise](#) diverse ou « divers » (general cargo en anglais).

Depuis le milieu des années soixante, un nouveau marché de transport par mer s'est développé : celui des conteneurs maritimes. D'un format standardisé : 20 ou 40 pieds, ces « boîtes » ont connu un essor fulgurant, révolutionnant à la fois le mode de transport mais également toute la [chaîne logistique](#) depuis le fournisseur jusqu'au [client](#) final. Transport routier, ferroviaire ou même aérien se sont adaptés pour faire de ces boîtes une « unité de transport intermodal ». La marchandise, une fois [empotée](#) en conteneur, ne subit plus d'autre manutention jusqu'à son destinataire final. Ce qui est manutentionné est ainsi le contenant et non le contenu. Il n'y a plus de rupture de charge.

Le conteneur, spécialement conçu pour être facilement manutentionné, stocké, transporté, va rapidement présenter un certain [nombre](#) d'avantages :

- o Moins d'avaries et casse
- o Moins de pertes et de vols (n'étant pas visible, la marchandise ne suscite plus autant la tentation)
- o Une réduction des coûts par une amélioration de la productivité au chargement : les navires chargent et déchargent plus vite donc passent moins de [temps](#) aux ports (un navire au port est un centre de coûts, et à la mer, un centre de recettes).

Le transport maritime de conteneurs se fait, de plus en plus, au moyen de porte-conteneurs intégraux, spécialisés. Les cales sont aménagées en cellules, véritables alvéoles, et un système de rails permet d'y guider par glissement les conteneurs.

Une véritable [course](#) au gigantisme s'est déclenchée pour atteindre aujourd'hui des 8500 équivalent vingt pieds, voire 10 000 selon les dernières commandes des plus grands (le danois Maersk est numéro un mondial par exemple et possède également le plus gros porte-conteneurs au monde).

Cependant, cette course au gigantisme risque de s'essouffler, ces navires devenant difficiles à rentabiliser et exclus de beaucoup de ports européens ou autres par suite de faiblesse de profondeur de ces derniers ou d'insuffisance d'aliments.

2) Les intervenants du transport maritime

❖ les services aux navires

o Le pilotage

Les pilotes conseillent le commandant d'un navire en lui fournissant toutes les informations nécessaires à la navigation aux abords et dans les ports. Le pilotage est obligatoire, mais la réglementation prévoit l'exemption pour les plus petits navires ou l'octroi d'une licence de capitaine-pilote, au capitaine d'un navire réunissant des conditions déterminées. C'est le cas lorsque les navires fréquentent très régulièrement un port (cas des ferries de Calais, par exemple).

o Le remorquage

Les remorqueurs portuaires facilitent, par l'utilisation d'engins nautiques de forte puissance, la manoeuvre et l'accostage des navires au port. Le remorquage n'est pas obligatoire et les entreprises qui s'y consacrent sont privées. Leurs tarifs sont libres, après avis d'une commission d'usagers.

La plus grande autonomie des navires explique la réduction progressive de leurs besoins en remorquage et la diminution des effectifs et de la flotte de cette activité.

o Le Lamanage

Il désigne des opérations d'assistance à l'[amarrage](#), au désamarrage des [navires](#) lors de leur arrivée, départ ou également de leur mouvement (changement de poste à quai) à l'intérieur des [ports](#). L'équipage des navires étant limité et occupé, il a fallu créer un service à terre. Les [lamaneurs](#) sont des marins spécialisés.

L'opération de lamanage peut être dangereuse si les conditions climatiques sont défavorables. La taille des [aussières](#) suit celle des navires. Les lamaneurs travaillant soit sur une petite embarcation, soit au bord des quais sont fréquemment dans des positions d'équilibre précaire et ce dans un environnement mal éclairé de nuit. Le possible rupture d'une aussière ajoute à cette insécurité

❖ la manutention et les services à la marchandise

o les différents intermédiaires

- **Le transitaire** est un intermédiaire spécialisé, mandataire, assurant la liaison entre deux modes de transport en conformité avec les instructions qu'il a reçues.
- **Le commissionnaire de transport** est un intermédiaire qui se charge de faire exécuter sous sa responsabilité et en son nom propre un transport de marchandises pour le compte d'un client, en ayant le libre choix des modes ou entreprises de transport.
- **Le commissionnaire en douane** agréé a la charge d'accomplir pour autrui les formalités de douane relatives à la marchandise.
- **Les courtiers** en marchandises achètent et vendent les produits du négoce. Les professionnels portuaires ont fréquemment plusieurs « casquettes » : un commissionnaire en douanes pourra faire également office d'agent maritime ; un transitaire aura une activité de stockage et de manutention ; ces activités multiples compliquent la compréhension du rôle des intervenants et des enjeux pour chacun d'eux.

o Les sociétés de manutention



Les entreprises de manutention effectuent les opérations de chargement et de déchargement des marchandises à destination ou en provenance de la voie maritime, ainsi qu'éventuellement des opérations annexes.

o Les autres services à la marchandise

- Les sociétés de groupage, dégroupage,
- Les sociétés d'entreposage et de distribution,
- Les sociétés de contrôle, d'analyse d'échantillons, de surveillance gardiennage,
- Les sociétés d'assurance et les agences bancaires.

Nota :

Le trafic de passagers génère pour sa part une demande de services spécifiques, orientés principalement vers l'attractivité touristique et la desserte, terrestre ou aérienne, de la ville portuaire.



I. Présentation du SODEP

- *Fiche technique*
- *Historique*
- *Mission et objectifs*
- *Structure générale*

II. Mon stage


- *Direction d'exploitation du port de Nador*

- **Structure de la direction
d'Exploitation du Port de Nador**
- **La visite des différentes entités**

I. Présentation du SODEP

1) Fiche technique

Raison sociale
Societe d'exploitation des ports
Forme juridique
Société Anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance
Nom de marque
Marsa Maroc
Date de création
Société Anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance
Pays d'origine

Siège Social
175, Bd Zerktouni-20 100 Casablanca - Maroc
Logo

Secteur d'activité
Exploitation des ports
Sites opérés
10 à savoir Nador, Al Hoceima, Tanger, Mohammedia, Casablanca, Jorf Lasfar, Safi, Agadir, Lâayoune, Dakhla
Effectifs
2 138 collaborateurs
Capital social

733.956.000 DH
Chiffre d'affaire
2.359.993 KDH
Site Web
<u>www.sodep.co.ma</u>

2) Historique

L'environnement portuaire marqué, par des évolutions technologiques et économiques rapides, le phénomène de la mondialisation et de libéralisation des échanges ont impacté considérablement l'industrie maritime et portuaire, ce qui impose aux gestionnaires des ports de s'y adapter et suivre ces changements. A cet égard l'organisation portuaire marocaine a connu quatre grandes étapes :

i. Une première étape, caractérisée par la gestion de ports sous le régime de concession à des sociétés privées c'était avant (1963) :

En 1955, la ville de Nador disposait déjà d'un petit port construit dans la grande lagune nommé Mare chica communiquant avec la méditerranée au moyen d'un canal. Celui-ci, d'une longueur de 2.500m, a été construit pour promouvoir les activités d'import-export (produits de première nécessité et matériaux de construction essentiellement) au moyen d'embarcations à moteur de 300 tonnes de charge utile, et d'un tirant d'eau inférieur à 3m.

ii. Une deuxième étape, marquée par la création d'une régie du port de Casablanca, qui s'est ensuite progressivement occupée de l'exploitation des principaux ports de commerce du royaume.

Commencée en janvier 1975, la construction du nouveau port de Nador-Béni Ensar en eau profonde visait principalement la desserte (importations et exportations) de la région de

l'Oriental (dont il est la principale débouchée) et du complexe sidérurgique de Nador (Sonasid- Seferif).

iii. Une troisième étape, celle qui a démarré en 1984, marquée par la réorganisation du secteur portuaire et par la création de l'établissement public office d'exploitation des ports (ODEP) :

Le port de Nador a été mis en exploitation partielle depuis 1978 cette même année la gestion du port fut confiée à la RAPC. (Régie d'Acconage du Port de Casablanca).

En 1985 l'ODEP (Office d'Exploitation des Ports) a été crée par le dahir N° 1.184-194 portant la loi N° 6-84 du 28/12/84 en remplacement de RAPC, doté de la personnalité morale et l'autonomie financière sous la tutelle du ministère des travaux public. L'ODEP est un établissement public à caractère commercial et industriel chargé d'assurer pour le compte de l'Etat les gestions des biens qu'ils lui sont confiés par l'administration y compris dans l'enceinte du port.

iv. Une quatrième étape celle qui a été démarrée en 2004, marquée par la réforme portuaire, deux nouvelles entités émaneront de l'office :

- ✓ L'Agence Nationale des Ports (ANP)
- ✓ La Société de l'Exploitation au Port de Nador (SODEP)

3) Mission et objectifs

Parce qu'elle est au coeur de la logistique du commerce, Marsa Maroc s'est assignée comme mission de rechercher la création de valeur à chaque maillon de la chaîne logistique portuaire.

❖ Un large éventail de services

Opérateur de logistique portuaire, Marsa Maroc exploite des terminaux et quais dans le cadre de concessions et offre une gamme de services diversifiée :



- **Services aux navires** : pilotage, remorquage, lamanage, avitaillement;
- **Services aux marchandises** : manutention (à bord et à quai), magasinage, pointage, pesage, empotage et dépotage de conteneurs et remorques ;
- **Services connexes** : débardage, gerbage de la marchandise, chargement et déchargement des camions;
- Information en temps réel.

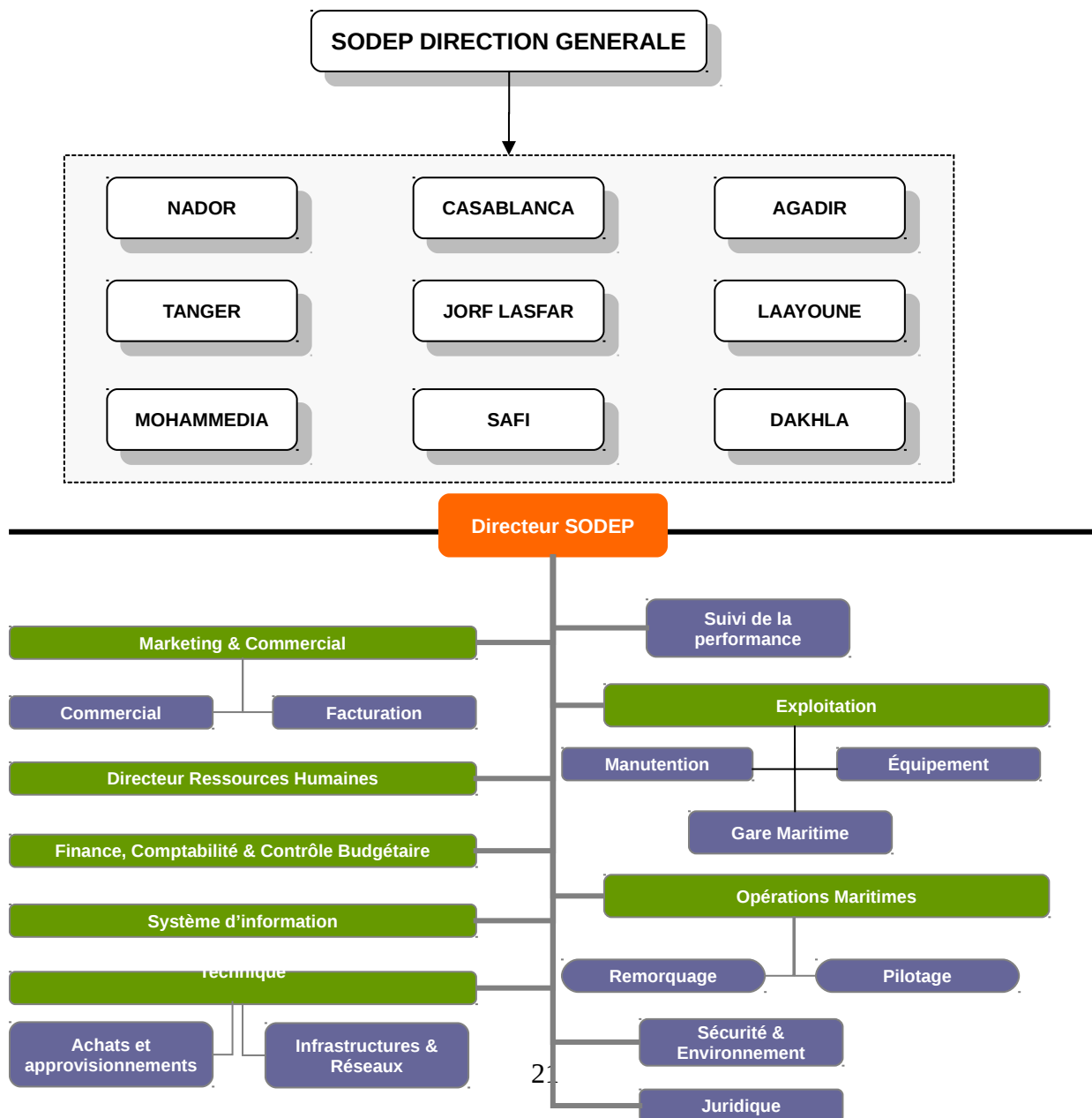
❖ **La maîtrise de chaque segment d'activité**

Marsa Maroc bénéficie d'une implantation multisites dans 10 ports du Royaume. Cette diversité lui a conféré la maîtrise de plusieurs segments d'activité :

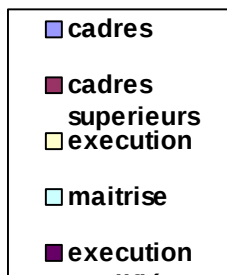
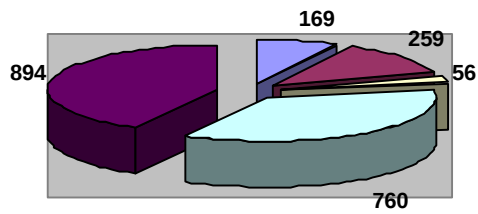
- le conteneur
- le roulier
- les passagers
- les vracs solides et les vracs liquides
- le conventionnel.

Pour répondre aux besoins spécifiques de chaque activité, Marsa Maroc met à la disposition de ses clients des installations dotées d'équipements et de ressources humaines spécialisés ainsi qu'une organisation adaptée.

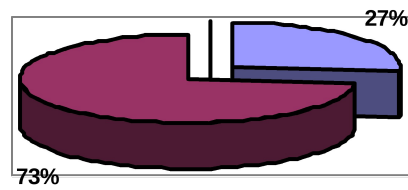
4) Structure générale



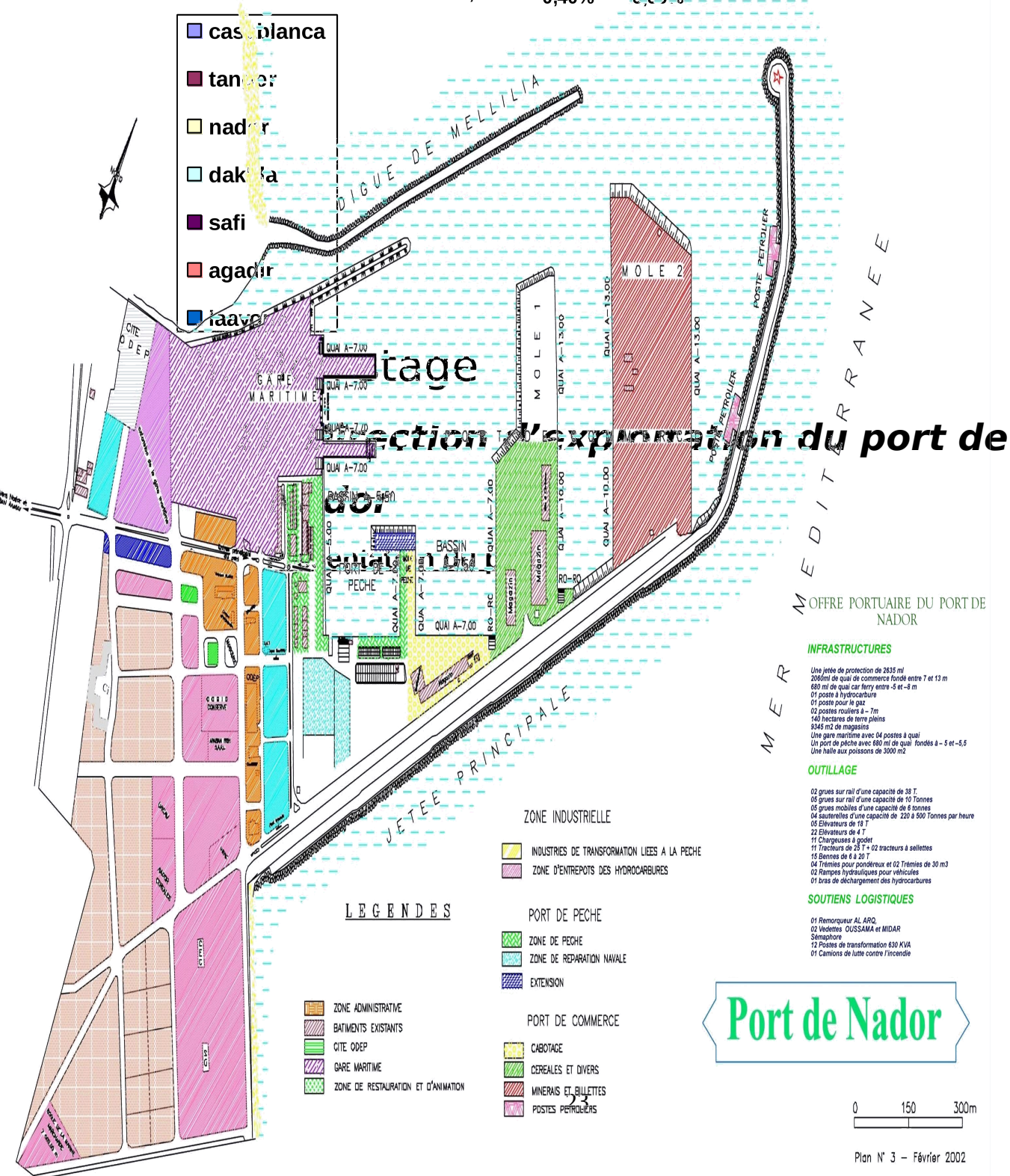
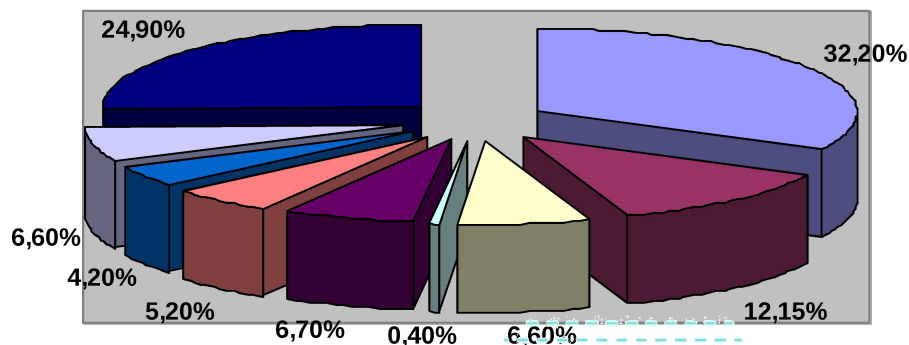
Effectifs



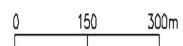
Trafic



Trafic par port



Port de Nador



Le Port de Nador (Béni Ansar).

Il constitue le principal débouché maritime pour la Région de l'oriental et les zones avoisinantes à l'ouest, au centre et au sud.

Mis en service en 1980, il est accolé à celui de Méléllia dont il n'est séparé que par une jetée étroite pouvant accueillir des navires de 200 mètres de long. Il possède 5 quais d'une longueur totale de 2227 mètres pouvant contenir 15 navires en même temps.

Il dispose d'importantes infrastructures et de matériel suffisant qui lui permettent de répondre à la demande des importateurs et des exportateurs dans les meilleures conditions. Sa surface totale est de 280 ha dont 140 ha de plan d'eau.

Le port est à vocation de commerce, de pêche et de transit de passagers.

- 1974 : démarrage des travaux de construction.
- 1979 : mise en exploitation.
- 1986-1990: travaux complémentaires : extension du mole 1 avec :
 - 250ml de quai fondé à -13.
 - 150 ml de mole de pêche.

- 200 ml de quai de cabotage fondé à - 7.
- Darse portique à sangle et plan incliné.
- 2001-2003 : construction de deux poste ferry, extension du mole de pêche, surélévation et confortement de la jetée principale.
- 2007-2008 : construction de deux autres postes ferry.

2-1 INFRASTRUCTURES ET SUPERSTRUCTURES :

- Longueur totale des ouvrages de protection: 2630 ml (jetée principale)
- Longueur des ouvrages d'accostage:

Le linéaire total des quais est de 4100 ml répartis comme suit :

- Quai de commerce : 1966 ml.
- Quai de pêche : 1034 ml.
- Quai hydrocarbures : 220 ml.
- Quai de cabotage : 200 ml ;
- 04 Quais pour les passagers : 680 ml.
- Terre – pleins : 140 ha.
- Bassin : 140 ha.
- Equipements portuaires:
 - Darse portique à sangles : 01.
 - Halle aux poissons : 02.
 - Usine de fabrication de glace : 03.
 - Chantier de construction et réparation navale : 03.
 - Chambre froides : 24.
 - Annexes : ateliers, magasins, gare Maritime, aires ombragées, centres des activités commerciales.

2-2 SERVICES AU PORT :

Pêche, commerce, vracs solides et liquides, conteneurs, roulier, passagers.

2-3 IMPACT SOCIO – ECONOMIQUE :

- Plus de 10 000 emplois est créés d'une manière directe et indirecte.
- Des dizaines de projets d'investissement ont été réalisés.

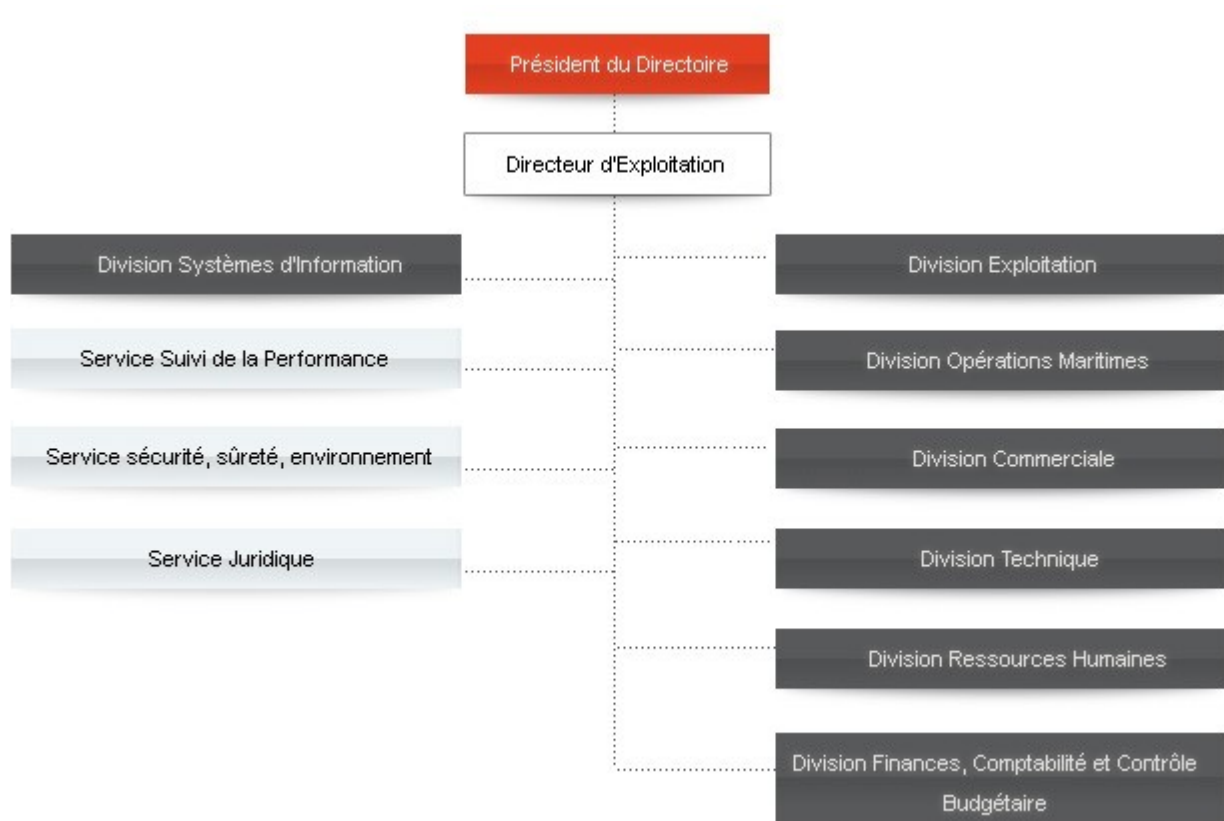


Le port de Nador est une porte ouverte sur le développement à l'exportation et un moteur de développement économique pour la région.

2-4 LES POINTS FORTS DU PORT :

Le potentiel de développement est encore énorme, toutefois les infrastructures existantes permettraient de transborder possiblement 10 millions de tonnes de marchandise et le transit de 3 millions de passagers.

2) Structure de la direction d'Exploitation du Port de Nador



Dans le cadre des principes retenus pour l'organisation de la SODEP notamment sa politique de décentralisation et d'amélioration de la qualité de service et eu égard au développement et l'activité du Port de Nador, une mise à jour de la structure de la SODEP est effectuée comme suit :

Les entités fonctionnelles :

- ✓ Division Financière et Comptable (DFC)
- ✓ Division Ressources Humaines (DRH)
- ✓ Division Commerciale (DC)
- ✓ Division Information de Gestion et Informatique (DIGI)
- ✓ Service Approvisionnements et Gestion des Stocks (SAGS)

Les entités opérationnelles :

- ✓ Division Exploitation (DE)

- ✓ Division Outillage (DO)
- ✓ Service Infrastructure (SI)
- ✓ Division Marine (DM)

3) La visite des différentes entités

Ma visite au DEPN était structurée par un planning que je devais respecter durant toute la période du stage. J'avais donc à visiter toutes les entités en commençant par les entités fonctionnelles et puis les entités opérationnelles, tout en laissant la division informatique et informatique de gestion à la fin pour y faire le travail demandé. Durant ma visite aux entités, je devais faire principalement de l'observation afin que je puisse voir un peu le fonctionnement de l'entité. Chaque jour je faisais un entretien avec un ou plusieurs agents de la division visitée. On m'explique à chaque fois la mission principale de l'entité ainsi que sa relation avec les autres entités. Si dessous j'essaierais de développer les principales missions de chaque division visitée.

❖ Division financière et comptable :

Cette division applique la politique définie par la direction générale dans les domaines comptable, financier, budgétaire et fiscal, veille au bon fonctionnement et à l'exactitude du système d'information comptable, financier et budgétaire de la direction de l'exploitation du port de Nador et met en œuvre la politique de recouvrement, conformément aux orientations de la direction générale.

La division financière et comptable comprend deux services :

- service gestion comptable, budgétaire et fiscale.
- Service Engagement Financières,

Division des ressources humaines :

Elle a pour missions de satisfaire à moyen et long terme des besoins en personnel de la DEPN, dans les meilleures conditions de délais, conformément aux profils exigés par les postes et aux orientations de direction générale, assurer l'application et le suivi de la politique définie par l'ODEP, en matière d'emploi de recrutement de formation et mettre en place de la politique sociale pour le personnel dans le cadre des objectifs fixés par la direction.

Cette division comprend les services suivants :

- service personnel.
- Services des affaires sociales.
- Centre d'Embauche.

❖ **Division Exploitation :**

Sa missions est d'assurer dans les meilleures conditions de sécurité, de délais et de coût le traitement des escales et le transit des marchandises par le port et l'encadrement (ordonnancement, planification,...) et la gestion des moyens humains et matériels qui sont confiés. Elle comprend quatre services.

- ***Service Manutention :***

Sa mission est d'assurer les meilleures conditions l'encadrement des escales et veiller à la réalisation des objectifs fixés par le Service Programmation et Information de Gestion.

Ainsi d'assurer la réception, la livraison et le pesage des marchandises pour le port. Et de programmer le travail et mettre à la disposition des chefs d'escales un dossier pour le traitement du navire et de la marchandise et d'assurer la réception, la livraison et le pesage des marchandises pour le port.

- ***Service Gare Maritime :***

Sa mission est d'assurer dans les meilleures conditions l'accueil des passagers, véhicules et camions TIR transitant par le port.

- ***Service Equipement***

Sa mission est d'assurer la gestion et la maintenance des engins de levage dans les meilleures conditions techniques et économiques.

Ainsi d'assurer la gestion et la maintenance des engins roulants du matériel divers d'exploitation et des stations de service dans les meilleures conditions techniques et économiques.

❖ **Division Marine:**

Sa mission est d'assurer la gestion des services rendus aux navires pour leurs besoins propres durant l'escale dans le port (Remorquage, Pilotage, Lamanage et signalisation maritime), dans les meilleures conditions de sécurité et de coût. Elle comprend deux services.

- ***Service Pilotage :***

Sa mission est d'assurer le service pilotage des navires dans les périmètres du port de Nador, dans les meilleures conditions de qualité de service et de donner toutes les informations utiles sur le port et la SODEP aux commandants des navires.

- ***Service Remorquage :***

Sa mission est de satisfaire les besoins des navires en matière de remorquage, dans les meilleures conditions de sécurité et de délai.

- ***Service juridique :***

Sa mission est d'assurer le règlement des litiges soit à l'amiable ou judiciaire, assurer en outre la gestion du portefeuille « Assurance » et le pointage des marchandises.

- ***Service suivi de Performance***

Sa mission est d'assurer le contrôle de gestion à base de tableau de bord, en veillant à la fiabilité des informations traitées.

- ***Service Sécurité et envirement:***

Le service sécurité a pour principales missions est de recenser tous les risques possibles d'accidents et sinistres à l'intérieur du domaine portuaire terrestre.

- ❖ **Division Ressources Humaines**

Les missions sont prises en charge par les directions des ressources humaines en collaboration avec les autres directions et les managers de terrain dans une logique d'objectifs fixés par l'entreprise (l'Association ou l'Administration).

Il est possible d'identifier de nombreuses tâches pour cette fonction qui sont :

- ***Gestion du Personnel***

- o L'acquisition des Ressources Humaines : par la gestion de l'emploi, programmes de recrutement, plans de [carrières](#), [mutations](#) et promotion, analyse des postes et l'évaluation des personnes.
- o La gestion des rémunérations : par l'analyse et l'évolution des postes, grille de salaires, politique de rémunération, [intéressement](#) et participation
- o La gestion de la formation : par la détection des besoins, l'élaboration des plans de formation, la mise en œuvre des actions de formation et l'évaluation des résultats.

➤ ***L'administration du personnel***

- o L'enregistrement, le suivi et le contrôle des données individuelles, et collectives du personnel de l'entreprise.
- o l'application des dispositions légales et réglementaires dans l'entreprise.
- o la préparation des commissions et des réunions.
- o le maintien de l'ordre et du contrôle et les travaux de pointage

➤ ***La communication et l'information***

- o La définition des publications publiques et la conception des messages.
- o La gestion des moyens de communication : journal d'entreprise, affichage, audio-visuel, réunions systématiques.

Effectifs

DESIGNATION	CADRES SUP.	CADRES	AGENTS MAITRISE	AGENTS QUALIF.	AGENTS EXECT.	TOTAL
A/ EFFECTIF AU 31/12/07	12	12	29	61	7	121
B/ EFFECTIF AU 31/01/2008	12	12	29	60	7	120

ECART B-A	0	0	0	-1	0	-1
-----------	---	---	---	----	---	----

❖ **LE SERVICE INFRASTRUCTURE**

➤ **Mission**

- o Veiller à la maintenance dans les conditions d'exploitation optimales de l'ensemble des infrastructures et des réseaux d'eau et d'électricité ;
- o Assurer la réalisation des immobilisations et des agencements.

➤ **Responsabilités du chef de Service**

En plus de sa mission de contrôle et de coordination des entités placées sous son autorité, le responsable de la Division a pour mission de :

- o S'assurer que les interventions sur l'ensemble des moyens infrastructures sont conformes aux règles de l'art et que le standard est conforme aux normes en vigueur ;
- o Assurer la maintenance des voiries, des voiries d'accès, des terre-pleins, des quais et de vigueur ;
- o Assurer le suivi des travaux de dragage et de dévasage ;
- o Assurer l'entretien des hangars, magasins, bâtiments et constructions annexes ;
- o Veiller à l'entretien de l'éclairage public du Port ;
- o Assurer la construction et la mise à jour de la documentation concernant les infrastructures et la tenue des historiques et des éléments ;
- o Assurer la programmation des travaux ;
- o Assurer le suivi, la réalisation et superviser les études afférentes à ces ouvrages ;
- o Assurer la réception et la liquidation des marchés correspondants ;
- o Contrôler et suivre les travaux neufs concernant les ouvrages ;
- o Assurer la fourniture des prestations d'eau, d'électricité aux tiers ;
- o Fournir les éléments des bases de facturation de ces prestations à la Division Administrative et commerciale ;
- o Mettre en place et entretenir la signalisation ;

- o Assurer le nettoyage de tout le port.

A. Section Aménagements Portuaires :

Mission :

Mettre à la disposition des usagers portuaires des installations en infrastructures et superstructures fiables et sécurisées.

Responsabilités et tâches :

- o Inspections périodiques de l'état des quais, routes, voiries et terre-pleins ;
- o Construction et suivi des cahiers d'analyse d'entretien par secteur et programmation des travaux ;
- o Suivi de l'évolution des tirants d'eau a port de Nador et réalisation des levés bathymétriques ;
- o Etablissement des programmes des travaux neufs et d'entretien de voiries, assainissement, terre-pleins et quais ;
- o Gestion des marchés correspondants ;
- o Définition des termes de références, des études liées à ces ouvrages et la participation au suivi de ces études ;
- o Contrôle et suivi des travaux neufs et d'entretien de ces ouvrages ;
- o Suivi des travaux de dragage, dévasage ;
- o Maintien en état de propreté des voiries et terre-pleins ;
- o Ramassage et évacuation des déchets du Port ;
- o Entretien des espaces verts du port ;
- o Mise à jour et maintenance du traçage des voiries de circulation et terre-pleins.

B. Section d'Eau et Electricité :

Mission :

Mettre à la disposition des usagers portuaires des réseaux d'eau, d'électricité et d'éclairage en bon état d'exploitation.

Responsabilités et tâches :

- o Inspection périodique de l'état des réseaux ;

- o Vérification des réseaux d'assainissement et curage de ceux-ci ;
- o Suivi des inspections réglementaires de sécurité ;
- o Etablissement des listes de travaux d'entretien et de modification ;
- o Programmation et lancement des travaux en liaison avec le service d'études et méthodes ;
- o Examen de toutes les demandes de branchement ;
- o Gestion de la fourniture aux tiers de l'eau et de l'électricité et en assurer le branchement et les compteurs
- o Assurer le suivi des consommations et des contrats avec les organismes fournisseurs

ETAT DES INDICATEURS TECHNIQUES PAR CATEGORIES D'ENGIN

Désignation	Nombre Engins	Disponibilité			Affectation			Heures Travaillées
		MAX.	MIN.	%	MAX.	MIN.	%	
<u>Engins de levage</u>	15	14	11	89%	9	1	37	1 023
Grues/Rails	7	7	4	97%	7	1	57	843
Grues/Pneus	4	4	2	75%	2	0	19	180
Sauterelles	4	4	1	89%	2	0	15	0
<u>Engins Roulants</u>	57	46	42	78%	15	4	22	
Elévateurs	34	29	26	81%	12	3	26	
Tracteurs	10	9	7	79%	2	0	10	
Chargeuses	13	9	9	69%	7	0	22	

❖ **Service d'approvisionnement et achat**

Cette unité est tenu de mettre la disposition de la DEPN tous les biens nécessaires au déroulement ses fonctions est chargée de la gestion de stock :

Elle comprend :

- ***Section Approvisionnement***

Elle s'occupe du lancement des marchés si le montant du bon dépasse 300000 dhs.

On peut distinguer trois types de lancement :

- Lancement par appel d'offres ouvert (journal)
- Lancement par appel d'offres restreint (lettre, fax) ;
- Appel d'offre par entente directe.

Les responsables du service approvisionnement procède à l'examen des offres qui doivent parvenir à la société sous plis fermés et cachetés obligatoirement, le prix proposé constitue le critère du choix, la commande est passée au fournisseur le moins disant.

En plus, il élabore des programmes d'approvisionnement et suit leur exécution afin de satisfaire les besoins de la DEPN.

- ***Section Gestion des Stocks***

Cette section réalise :

- o La satisfaction des besoins de la DEPN en fourniture et pièces détachées ;
- o La gestion du magasin ;
- o Le contrôle des états mensuels de stock.

❖ **Division commerciale**

La division commerciale est l'entité pour laquelle on a consacré beaucoup de temps dans mon planning de stage, alors j'essaierais de la présenter un peu en détails.

➤ ***Missions***

- Assurer la gestion à court et long terme de l'interface avec les clients de la direction d'exploitation du port de nador.
- Assurer la gestion du domaine public portuaire.
- Réaliser la facturation des prestations fournies par la direction d'exploitation du port nador.
- Assurer le règlement des litiges.
- Assurer le pointage qualitatif et quantitatif des marchandises embarquées et débarquées.
- Assurer le secrétariat du comité technique.

La division commerciale comprend les services suivants :

- ✓ Service facturation.
- ✓ Service commercial.
- ✓ Service juridique.

➤ ***Service facturation***

a) Mission :

- Assurer dans les meilleures conditions (célérité, fiabilité et exhaustivité) la facturation de l'ensemble des prestations portuaires en conformité avec les tarifs en vigueur et suivant les indications des services prestataires.
- Concourir à la simplification des procédures de facturation et à leur fiabilité.

b) Responsabilités et taches :

- Assurer la réception et la vérification des documents de base de la facturation.
- Réaliser l'émission et le suivi des bulletins de prestations.
- Assurer le contrôle des factures.
- Veiller à l'application des tarifs en vigueur.
- Traiter et soumettre les dégrèvements à la direction générale.
- Etablir les décisions d'avoirs, de ristournes, d'annulations et de dégrèvements.
- Informer les clients sur la tarification.
- Etudier les dossiers réclamations des usagers liés à la facturation.
- Tenir les archives de tous les dossiers factures.
- Assurer la tenue des indicateurs sur le chiffre d'affaires et les recettes.
- Assurer la transmission des factures au service pour expédition et recouvrement, et envoi des copies de factures aux services prestation pour le suivi budgétaire.

➤ ***Service commercial***

a) Mission :

- Assurer l'accueil et l'orientation des usagers du port.
- Maintenir des relations permanentes avec les clients (importateurs, exportateurs, agents maritimes,...etc.).
- Développer les actions marketing visant la promotion du port de nador.

b) Responsabilités et taches :

- La collecte et la diffusion des informations susceptibles d'intéresser les clients (tarifs, procédures, nouveaux services, statistiques portuaires).
- La tenue et la mise à jour du fichier clientèle (raison sociale, activité, chiffre d'affaires, historique,...).
- L'instruction des réclamations d'ordre général.
- L'établissement des indicateurs d'aide à l'amélioration des rapports ODEP- Client. À partir de la synthèse des réclamations (tarifs contestés, services réclamés,...etc.).
- L'initiation et le suivi de la réalisation des actions marketing (signalisation, taxiphones, archivages, badges et effets vestimentaires, brochures, aides aux touristes et équipages de navires,...etc.).
- L'accueil et l'orientation de la clientèle au sein du port.
- La simplification des procédures et des formalités exigées des clients, en collaboration avec les autres services.
- L'organisation des visites, séminaires, participation aux foires locales et nationales.
- Le contact permanent avec les usagers du port pour la collecte des informations prévisionnelles sur le trafic et les navires.
- La tenue du trafic prévisionnel de la direction d'exploitation du port de nador.
- L'application des orientations de la direction générale en matière de valorisation du domaine public portuaire.
- La gestion du domaine public et foncier ayant trait à :
 - L'instruction des demandes.
 - L'établissement des conventions d'occupation temporaires.

- Le suivi de la procédure des redevances du domaine public.
- Recollement des parcelles et identification des occupants.

5) Responsabilités du chef de la division :

En plus de sa mission de coordination et le contrôle des taches des différentes entités placées sous son autorité, le responsable de la division a pour mission de :

- Assurer un contact permanent avec les différents clients de la direction d'exploitation du port de Nador (armateurs, réceptionnaires, chargeurs, consignataires, ...etc.).
- Assurer les relations publiques et l'interface avec les organismes publics ou privés.
- Assurer la promotion des zones intra portuaires.
- Organiser la représentation de la direction d'exploitation du port de Nador aux manifestations commerciales et autres.
- Elaborer des rapports périodiques de la perception de la direction d'exploitation du port de Nador par les clients et partenaires.
- Assurer l'organisation des visites du port.
- Assurer la gestion des fichiers clients du port
- Assurer l'analyse des réclamations des clients de la direction d'exploitation du port de Nador.
- Préparer les réunions du comité technique du port de Nador et diffuser leurs comptes-rendus.
- Procéder au règlement des litiges avec les usagers.
- Participer aux travaux d'études de la tarification.
- Proposer les recours en responsabilité civile de la part et vis-à-vis de la direction d'exploitation du port de Nador.
- Instruire les éléments de fait (collecte et étude des pièces à conviction, expertise...), assurer le règlement à l'amiable des litiges et faire appel au responsable juridique de la direction générale, en cas contentieux.

- Elaborer les prescriptions spéciales des relations contractuelles.
- Assurer la relation avec la direction générale.
- Effectuer des études spécifiques sur un client ou un domaine particulier de l'exploitation portuaire.
- Désigner les avocats devant représenter la direction d'exploitation du port de Nador.

conclusion

Cette expérience de stage dans l'Office D'Exploitation des Ports m'a été très bénéfique. Elle m'a permis de voir les facettes du milieu professionnel .Au début du stage j'avais un certain doute par rapport à ce que je ferai plus tard. Je sentais que je voulais faire quelque chose de concret. Avec mon stage, j'ai pu donc découvrir pour la première fois le monde de l'entreprise. Et avec l'application que j'ai faite, j'ai senti que cela va vraiment me donner l'impression d'avoir accomplis quelque chose d'important.

Ainsi mon stage chez DEPN a été très intéressant, j'ai pu mettre en pratique ce que j'avais



appris durant ma formation et compléter mes connaissances.

Un grand merci pour l'ensemble du personnel de la DEPN qui m'ont aidé soutenue et m'ont permis d'acquérir une importante expérience professionnelle qui restera gravée dans ma mémoire jusqu'à l'éternité. Je souhaite que tout les autres organismes marocains aient les mêmes démarches, le même caractère afin de faire de notre pays un pays envié.