

Plan

Avant propos

Dédicace

Remerciement

Introduction Générale

Première partie : Présentation générale

Chapitre (I) : Le secteur portuaire au Maroc

A- L'organisation du secteur portuaire au Maroc

B- Historique

C- La structure de l'ODEP

D- Missions de l'Office D'Exploitation des Ports

Chapitre (II) : L'organisation de la Direction

D'Exploitation du port de Casablanca

A- Casablanca, premier port du Maroc

B- Infrastructures et équipements du port de Casablanca

C- Les centres de Production Autonomes (CPAs)

D- Les intervenants portuaires

E- les opérations relatives à l'escale du navire

F- Trafic du port de Casablanca en chiffre -2002-

Chapitre (III) : Le Département Marketing et Prévisions

A- La Division Facturation

B- La Division Commerciale

C- La Division Prévisions des Escales et Trafics

Deuxième partie : La conteneurisation

Introduction

Historique

Aperçu sur la conteneurisation

A-Eléments de définition

B-Intérêts de la conteneurisation

C-Conteneurisation : son apport au transport multimodal

Conclusion

Troisième partie : Le traitement des conteneurs au port de Casablanca

Chapitre (I) : Présentation de la Division Terminal à Conteneurs

A-Missions

B-Organisation

C-Infrastructures

D- Moyens humains CPA

E- Caractéristiques des navires

F- Listes des consignataires par lignes maritimes

Chapitre (II) : Processus opératoire du traitement des conteneurs

A-Traitement des conteneurs à l'import

1- Débarquement et stockage des conteneurs ;

2- Débarquement et sortie directe des conteneurs ;

3- Livraison des conteneurs stockés.

B-Traitement des conteneurs à l'export

1- Réception et stockage des conteneurs ;

- 2- Embarquement direct des conteneurs ;
- 3- Embarquement des conteneurs .
- C- Visite douanière à l'import et à l'export
- D- Facturation des prestations liées aux conteneurs

Quatrième partie : Tâches effectuées, Constats et Recommandations :

Conclusion Générale

Glossaire

Annexes

Bibliographie

Avant propos

Dans le but de renforcer et compléter nos acquis théoriques, et afin de faciliter la bonne insertion et intégration dans le domaine professionnel, notre formation à l'Institut Supérieur de Gestion et d'Informatique « I.S.G.I » nécessite une période de stage nous octroyant la

possibilité d'acquérir une expérience pratique.

Pour satisfaire à cette nécessité, j'ai eu la chance de décrocher un stage au sein de la Direction des Exploitation des Ports de Casablanca, relevant de l'Office D'Exploitation des Ports « ODEP », et plus précisément, au Département Marketing et prévisions au niveau de la Division Commerciale, ainsi qu'au Département Terminaux Polyvalents de Manutention au niveau de la Division Terminal Tarik.

D

urant mon premier mois à la DEPC, j'ai jugé nécessaire de préciser le sujet de mon rapport de stage, et comme j'étais emmenée par une forte curiosité à propos du processus de traitement des conteneurs au port de Casablanca, j'ai bien décidé de le désigner comme sujet d'enquête et d'analyse durant le cursus de mon stage.

Enfin, j'aimerais bien signaler qu'il est nécessaire d'être passif via l'information, car celle-ci s'arrache, et ne se donne pas.

Dedicaces

Je dédie cet humble travail,

A ma très chère mère, la lumière de ma vie et le symbole de ma réussite. Je prie Dieu de la garder et de la protéger, comme j'espère être digne de ses sacrifices.

A mon très cher père, pour ses sacrifices et pour tous ses efforts qu'il a déployés pour notre bien être, que Dieu le protège et le bénie.

A mes deux chers frères, HAMZA et MOUSTAPHA que j'adores beaucoup, je leur souhaite un avenir fructueux et plein de réussite et de succès;

A tous mes cousines et cousins bien aimés ;

A tous mes amis de la 2^{ème} année Commerce International ;

A tous les membres de ma chère
famille, au Maroc et à l'étranger ;

Et tous ceux et celles qui
m'aiment .

Remerciement

Ce stage n'aurait jamais abouti sans l'appui et l'encouragement de certaines personnes que je tiens à remercier vivement, ci-après.

Il m'a été un agréable droit d'exprimer ma forte reconnaissance et profond respect à Monsieur EL ALAOUI, le Directeur de l'I.S.G.I

J'adresse ensuite mes remerciements et ma profonde reconnaissance à tous mes formateurs à l' I.S.G.I, je désigne ainsi Mr SOUAID, Mme BIBOURCHI, Mme MARISSANI, Mr HAIDARA, Mr NOUR, Mr TARAZ, Mme ATLAB , Melle BOUFTTAS, ainsi que tout le cadre administratif de l'institut.

Egalement, je tiens à remercier du fond du cœur tout le personnel du Département Marketing et Prévisions. J'exprime ainsi ma gratitude et respect profonds à Mr Mohammed BAJJOU, Chef de la Division

Commerciale, qui m'a bien soutenu et encadré durant cette période de stage, en mettant à ma disposition toute la documentation nécessaire et le climat favorable m'octroyant la possibilité d'acquérir pas mal d'informations, qui m'ont permis de faire une bonne comparaison entre mes acquis théoriques et le domaine pratique et professionnel du Commerce International .

Ensuite, je ne peux pas nier la gentillesse et l'accueil chaleureux du personnel du service Accueil et Relations Publiques , de la facturation ainsi que celui du Domaine Public, auxquels j'adresse mes sentiments les plus distingués. Je désigne ainsi Mr Jamal EL BOURCONI , Mr Tarik HAMAN , Mr Jalal LAFTASSE , Mr Said KIBLI, Mr REGGADI, Melle Sabah AMAIL, Melle Laila ELACHIWI, Mr Rachid KABOURI, Mr Rabii BEN ABDELLAH , Melle Souhaila ARAKI, ainsi que Melle Hasnaâ Khaled.

Enfin, j'aimerais bien adresser ma gratitude à tout le personnel du Département des Terminaux Rouliers et Conteneurs pour leur soutien et encadrement précieux.

Introduction

Générale

Le commerce International joue un rôle très important dans la croissance économique. Il est considéré comme l'élément moteur dans la croissance, comme

facteur déterminant pour s'approprier des richesses.

Depuis, une vingtaine d'années, des transformations majeures, extrêmement fortes, ont remodelé le paysage économique mondial et influé sur le commerce international et par la même sur le transport international. Celles-ci sont au cœur d'une économie de plus en plus mondialisée.

L'observation de ces transformations met en évidence quelques grandes tendances en termes d'évolutions quantitatives et qualitatives des flux de transport maritime. Le développement d'une économie mondiale depuis la deuxième guerre a fait croître les échanges internationaux plus vite que la production mondiale.

La maîtrise du transport maritime constitue un des éléments de la maîtrise de la production. De fait, les pays ont essayé d'avoir une action sur le transport maritime pour acquérir une certaine maîtrise de l'insertion de leur économie mondiale. En particulier, la création d'une flotte nationale a représenté une des solutions les plus couramment prônées.

Mais ce secteur maritime est en évolution très rapide. C'est un secteur qui a été fortement marqué ces dernières décennies par les changements techniques et organisationnels importants qui rendent très rapidement une flotte obsolète. Tout d'abord la conteneurisation a fait une entrée en force, et tend à couvrir de plus en plus de produits. L'apparition de rouliers, de navires spécialisés de plus petites taille que les vraquiers, de vraquiers géants, a également modifié la configuration du transport maritime.

L'accroissement important de la productivité du secteur des transports et particulièrement le transport maritime grâce à la génération du conteneur, rend économiquement viables les déplacements des produits sur des grandes distances.

L'accès à certains marchés lointains, jadis difficiles, devient aujourd'hui, une opportunité nouvelle à nos exportateurs. Le transport maritime peut jouer un rôle très important à ce niveau.

Aujourd'hui, en raison du rôle de plus en plus important du transport maritime dans le

commerce international et dans la compétitivité des firmes, de son coût nettement plus bas et par la suite de sa préférence, au moins pour les cargaisons « grand tonnage - basse valeur », les transports maritimes contribuent essentiellement à la promotion des exportations et à la réussite des entreprises dans leurs aventures à l'étranger. Dès lors, une opération à l'export par voie maritime doit être réalisée dans de bonnes conditions.

Encore faut-il, que l'exportateur maîtrise les différentes phases du processus d'exportation de l'amont à l'aval et bien intégrer les notions de qualité et de coût d'acheminement dans sa politique commerciale. Ainsi donc, la maîtrise du transport et notamment le transport par voie maritime peut devenir un atout supplémentaire pour exporter vers l'extérieur.

Première partie :

Présentation Générale

Chapitre (I) : Le secteur portuaire au Maroc

Le Royaume du Maroc dispose de deux façades maritimes : une façade Méditerranée au Nord et une façade Atlantique à l'Ouest. les deux façades totalisent près de 3500 km de côtes.

Le Maroc compte actuellement 26 ports dont 11 sont ouverts au Commerce International.

☛ 6 ports sont situés sur la côte Méditerranéenne :

- RAS KEBDANA
- NADOR
- AL HOCEIMA
- JEBHA
- MDIQ
- RESTINGA SMIR

☛ 20 ports sont situés sur la côte Atlantique :

- TANGER
- ASILAH
- LARACHE
- KENITRA
- MEHDIA
- SABLE D'OR
- MOHAMMEDIA
- CASABLANCA
- EL JADIDA
- JORF LASFAR
- SAFI
- ESSAOUIRA
- AGADIR
- SIDI IFNI
- TAN-TAN
- TARFAYA
- LAAYOUNE
- BOUJDOUR
- DAKHLA
- LAGWIRA

A signaler que près de 98% des échanges du Maroc avec l'extérieur se font par voie maritime, d'où l'intérêt que revêtent les ports qui sont caractérisés à juste titre comme les poumons de l'économie marocaine.

A- L'organisation du secteur portuaire au Maroc

Au Maroc, les ports sont sous la tutelle du ministère de l'équipement, lequel Ministre intervient - en tant que pouvoir public - par le biais de deux entités :

- une Direction qui assure la tutelle de l'Etat dans les ports de Casablanca et Mohammedia (Direction des ports Casablanca et Mohammedia).
- une direction qui intervient dans les autres ports qui s'appelle la Direction des ports et du Domaine public Maritime.

En ce qui concerne la gestion et l'exploitation de l'ensemble des ports du royaume, celle-ci sont confiés à un seul organe :

l'Office d'Exploitation des ports (ODEP) qui est également sous la tutelle du Ministère de l'équipement. Cet office est présenté au niveau de chaque port par une direction d'exploitation, il en existe 8 :

- Direction d'Exploitation du port de NADOR (HOCEIMA)
- Direction d'Exploitation du port de TANGER (MDIQ-ASILAH)
- Direction d'Exploitation du port de KENITRA
- Direction d'Exploitation du port de MOHAMMEDIA
- Direction d'Exploitation du port de CASABLANCA
- Direction d'Exploitation du port de JORF LASFAR (EL-JADIDA)
- Direction d'Exploitation du port de SAFI (ESSAOUIRA)
- Direction d'Exploitation du port d'AGADIR (TAN-TAN et DAKHLA)
- Direction d'Exploitation du port de LAAYOUNE

Chaque direction d'exploitation est elle même subdivisée en un certain nombre de Centres de Production Autonome (ou CPAs).

B- Historique

L'évolution de l'organisation portuaire au Maroc peut être appréhendée selon trois périodes significatives. Elles se situent principalement avant 1963, de 1963 à 1984 et de 1984 à nos jours.

AVANT 1963

Le régime des concessions qui confiait la responsabilité des opérations portuaires aux sociétés privées installées dans les différents ports du commerce du Royaume.

❖ L'Etat à travers la tutelle exercée par l'Administration des Travaux publics, prenait entièrement à sa charge les travaux neufs d'infrastructures et leur entretien, l'acquisition du matériel de manutention ...,

❖ En 1963, fut créée la Régie d'Aconage du Port de Casablanca (RAPC) qui reprit les attributions des sociétés concessionnaires moyennant les conditions suivantes :

- Les travaux de construction et d'entretien des infrastructures restaient toujours à la charge de l'Etat.
- L'acquisition et l'entretien du matériel de manutention incombaient entièrement à la nouvelle régie d'aconage.

DE 1963 A 1984

- ❖ Développent des investissements consentis par l'Etat ans la construction de nouvelles infrastructures portiques (construction des nouveaux ports de Nador, Jorf, Laâyoune et Agadir ...) mais aussi la réalisation des installations portuaires spécifiques (Terminal à Conteneurs de Casablanca , Terminal Soufrier de Safi, Gares maritimes.),
- ❖ Engorgement des installations au port de Casablanca amenant les armements à surtaxer le fret à destination de ce port ,
- ❖ Conflits sociaux à répétition,
- ❖ Rattachement de toute l'activité portuaire à la tutelle unique représentée par l'Administration des Travaux Publics,
- ❖ La mise en place de mesures propres à assainir la gestion et le fonctionnement de la régie d'aconage,
- ❖ Le renforcement des attributions de la régie d'aconage, particulièrement en matière des infrastructures.

Programme d'actions ambitieux couvrant l'ensemble des volets de la gestion de la régie d'aconage (1983 - 1984)

- ❖ Au niveau des ressources humaines,
- ❖ Au niveau des infrastructures et des équipements portuaires par l'adoption d'un programme d'urgence de remise en état des ports,
- ❖ Au niveau des structures par des actions et de contrôle,
- ❖ Restructuration et renforcement des unités chargées de la gestion comptable et financière dans les ports.

DE 1984 A NOS JOURS

❖ Création de l'Office D'Exploitation des Ports de Casablanca.

Dès lors, le port de Casablanca a connu d'importants travaux de réhabilitation de ses infrastructures de base réalisés en partie dans le cadre du projet portuaire financé par la Banque Mondiale pour faire face aux exigences de l'évolution du trafic.

Entre 1991 et 1996

❖ L'ODEP a Réalisé le Terminal à Conteneurs EST.

Le 15 Février 1996

❖ L'exploitation de ce Terminal a commencé.

C- La Structure de l'ODEP

1-Les organes de gestion :

- **Conseil d'administration** au niveau central au sein duquel participent des représentants du personnel, des représentants des usagers portuaires publics et privés, des représentants des différents ministères créant ainsi un cadre parfait de concertation, de dialogue et de gestion commune de l'office par l'ensemble des partenaires portuaires.
- **Des comités techniques** à l'échelle régionale constituant une sorte de conseil d'administration du port ou sont représentés également les usagers portuaires publics ou privés.

2- La Direction Générale de l'ODEP :


- Définit la stratégie et la politique de l'ODEP ;
- Consolide les actions et les résultats ;
- Arbitre les dévolutions et les responsabilités.

3- Les ports :

- Sont chargés de la gestion opérationnelle de l'exploitation portuaire ;
- Sont organisés en Centre de Production Autonomes.

4- Composition des ports :

Les ports sont composés à leur tour d'un ensemble de Centres de production autonomes (CPAs) structurés en centres de contribution et fondés sur l'exercice d'un métier spécifique.

 Afin de permettre aux ports dont l'ODEP détient la gestion, de contribuer pleinement au développement économique national et régional, de promouvoir les échanges commerciaux et de servir au mieux les

usagers du port, l'organisation du port a été finalisée conformément aux principes suivants :

- Une organisation décentralisée.
- Un partage clair des responsabilités.
- Une courte ligne hiérarchique.
- Un rapprochement entre la décision et l'action.
- Des relations internes de type clients-fournisseurs.

La structure en charge de la gestion opérationnelle et de l'exploitation portuaire au port de Casablanca est la **D**irection d'**E**xploitation du **P**ort de **C**asablanca (DEPC).

Depuis 1985 les services d'exploitations ont été organisés en Centres de Production Autonomes (CPA). Chaque CPA est spécialisé dans une ou plusieurs catégories de marchandises.

Ces CPA sont soutenus par différentes autres entités qui leur fournissent la logistique et le soutien nécessaire à l'exercice de leur activité.

A partir de 2001, ces mêmes centres de productions sont regroupés en départements spécifiques permettant le rapprochement du centre de décision des opérations. Ainsi deux départements ont été créés :

Le **D**épartement **T**erminaux **P**olyvalents de **M**anutention (DTPM), regroupant les divisions suivantes :

- Division Terminal Marchandises Diverses DTMD
- Division Terminal Minerais et Hydrocarbures DTMH
- Division Terminal Agrumes et Primeurs DTA
- Division Port Arrière DPA

Le **D**épartement **T**erminaux **R**ouliers et **C**onteneurs (DTRC)

- Division Terminal Tarik
- Division Terminal Est

D- Mission de l'Office D'Exploitation des Ports

L'Office D'Exploitation des Ports est un organisme public à caractère commercial et industriel qui a été créé en 1985 et qui est doté de l'autonomie financière et placé sous la tutelle du ministère de l'équipement.

Ses missions peuvent se résumer comme suit :

- 1- La manutention, l'entreposage et le magasinage de toutes les marchandises de toutes natures et de tous conditionnements.
- 2- La maintenance des infrastructures autres que les digues et les chenaux d'accès.
- 3- La construction et la maintenance des ouvrages d'accostage, terre-pleins, magasins...
- 4- L'achat et la maintenance de tous matériels nécessaires à la manutention et à l'entreposage des marchandises.
- 5- Gestion des gares maritimes, du domaine public, des réseaux d'eau et d'électricité, des formes de radoub, des halles aux poissons (des ports de Casablanca, de Mohammedia, de Safi et d'Agadir) et autres outillage pour la construction et la réparation navales.
- 6- Les services aux navires : pilotage, remorquage, (dans certains ports seulement) ainsi que le lamanage et la fourniture d'eau douce aux navires.
- 7- Police portuaire : la capitainerie.

Chapitre (II) : L'organisation de la Direction

D'Exploitation du Port de Casablanca

A- Casablanca, premier port du royaume

Considéré à juste titre comme principal port de commerce international du Royaume, le port de Casablanca jouit d'avantages déterminants pour son expansion : sa position géographique au carrefour des grandes lignes de transport maritime, son arrière-pays d'une puissance économique en développement constant, ses capacités d'adaptation aux techniques modernes de transport maritime et de manutention, enfin, ses compétences humaines qui sont les meilleures garanties offertes à ses partenaires économiques et à ses clients.

Avec une étendue de 610 hectares et plus de 7 km de linéaire de quai, un important soutien logistique, le port de Casablanca n'a jamais cessé d'être mis en valeur pour répondre à la diversité de la demande des trafics conventionnels et spécifiques. Aussi a-t-il mis en oeuvre un programme d'investissement qui va permettre encore d'améliorer la productivité du port en concentrant les trafics sur des terminaux dotés d'un outillage de haute performance. Les grands projets concernent l'aménagement d'un nouveau terminal à conteneurs sur 30 hectares, le réaménagement de la zone des chantiers navals, d'un centre de formation portuaire et l'aménagement d'un nouveau port de plaisance pour la détente et le plaisir des citadins et des touristes.

le port de Casablanca, avec un trafic dépassant les 15 millions de tonnes soit 44% du trafic portuaire national, conserve la première place des ports du Royaume

B- Infrastructures et équipement du port de Casablanca

DES DIMENSIONS A LA HAUTEUR DES BESOINS

Surface totale du port.....
...605 Ha
Longueur de quai.....7580 linéaire d'un tirant d'eau de 6 à 12 m

UN OUTILLAGE DIVERSIFIE ET EFFICACE

Pour mieux servir ses clients, le port de Casablanca s'est doté des moyens de manutention les plus sophistiqués. Il dispose de :

- 60 Grues de 6 à 100 tonnes,
- 6 portiques de 14 à 40 tonnes ,
- 150 élévateurs de 2 à 44 tonnes,
- 24 chariots cavaliers de 35 tonnes,
- 60 tracteurs de 25 tonnes,

- 29 tracteurs de 25 à 60 tonnes,
- 90 remorques basses de 25 à 50 tonnes,
- 30 remorques hautes de 60 tonnes,
- 1 ponton grue de 55 tonnes,
- 1 vedette.

LE SYSTÈME D'INFORMATION PORTUAIRE (SIPOR)

Le port de Casablanca est doté d'un système d'information qui permet de gérer le trafic, les prestations, les ressources matérielles et équipement, etc.

Le sous système **Trafic** permet le suivi des mouvements du navire à l'intérieur du port depuis son arrivée sur rade jusqu'à son appareillage, le VTS assure la localisation et le suivi des navires arrivant au port de Casablanca.

La cargaison, aussi, est prise en charge par le système depuis la saisie du manifeste jusqu'à sa livraison au client.

A tout instant, le système permet de consulter la situation de l'état de la marchandise en transit par le port. En particulier, il est possible de connaître la localisation de la marchandise et le niveau d'avancement des opérations liées aux marchandises.

C- Les Centres De Production Autonomes (CPAs)

La Direction D'Exploitation du Port de Casablanca est subdivisée en centres de production autonomes (CPAs) qui sont :

1- Pour la manutention

- Le Terminal à conteneurs TARIK et Terminal à conteneurs EST spécialisés dans le traitement des conteneurs.
- Le Terminal Marchandises Diverses qui assure le chargement et le déchargement des navires conventionnels.
- Le Terminal Rouliers qui traite les navires (Roll-On/ Roll-Off) et qui assure le stockage des remorques TIR, ainsi que les marchandises de ces unités.
- Le Terminal des Agrumes qui assure les opérations d'exportations des agrumes et primeurs et le stockage des marchandises diverses.
- Le Terminal Minéralier et hydrocarbures qui traite les vracs solides, les minerais et autres, les vracs liquide et une partie du divers.
- Le port Arrière qui est un centre qui gère des zones de stockage spécialisées : zone des inflammables, zone des engins roulants, magasins pour le stockage des marchandises dépotées des conteneurs.

2- Pour les activités annexes

- La Division Halle aux Poissons qui gère la production et la vente des produits de pêche.
- La Division Zone des Chantiers Navals qui assure la gestion des installations spécifiques de la réparation navale.

Ces CPAs opérationnels sont soutenus par différentes autres entités qui leur fournissent la logistique et le soutien nécessaire à l'exercice de leur activité.

LE TERMINAL MINERALIER ET D'HYDROCARBURES

Le Terminal Minéralier et d'hydrocarbures traite l'ensemble des vracs solides et liquides du port de Casablanca ainsi qu'une partie du trafic divers. Les vracs solides constituent l'ensemble des activités et représentent la moitié du tonnage traité au port.

Le Terminal minéralier et d'hydrocarbures s'étale sur la surface de 18 hectares abritant une activité intense grâce à un matériel diversifié.

Postes phosphatiers, sur 7.4 ha, dotés de :

- 4 poste, 685ml (-10m à -12m) ;
- 4 convoyeurs de 1250t/heure ;
- 2 portiques de 650 t/heure.

Postes minéraliers, sur 10.5 ha :

- 6 postes, 680 ml (-7,50m à -9,15m) ;
- 27000m² de superficie de stockage ;
- 2 portiques (14t et 16t, avec trémies) ;
- 3 grues (6t) et 1 chargeuse (12t) ;
- 3 locotracteurs ;
- 14 bennes (de 50 à 10 m³) ;
- 1 pont-bascule (50t).

LES TERMINAUX A CONTENEURS



Une réponse aux besoins de l'industrie des transports maritimes.

Le conteneur est devenu un produit universel. Au Maroc, les premiers conteneurs ont été déchargés dès 1971 au port de Casablanca.

Depuis lors, la croissance de ce trafic a toujours été forte et quasi-régulière tandis que les investissements réalisés accompagnaient cette évolution.

La spécialisation des navires et l'unitarisation des charges ont entraîné une quasi-révolution dans la manutention et l'activité portuaire.

La conteneurisation améliore la sécurité des marchandises, stimule le commerce, génère des économies d'échelle et la réduction du temps d'escale des navires.

Avec la généralisation des conteneurs, les méthodes et systèmes de travail ont été profondément modifiés et le coût unitaire réduit.

Au port de commerce, le Terminal Tarik.

Il dispose de 500 ml de quai, avec 4 postes à quai (-7.50m et -8.20m) , et couvre une superficie totale de 14 ha.

Dans la zone d'extension du port de Casablanca, le Terminal Est

Mis en service en 1996, avec une superficie totale de 45 ha, il se présente comme un môle central de 350 m de largeur, avec un quai d'accostage sur sa surface Ouest

de 380 ml offrant 2 à 3 postes de – 12m, une passerelle RORO de 100 tonnes de charge, un hangar de visite douanière de 2130 m², 3000 ml de voies ferrées, 760 ml de voies de roulement des portiques, etc.

Son extension en cours de réalisation offrira :

- 220ml de quai supplémentaire ;
- 6.5ha des terres pleins ;
- 420 ml de voies de roulement .

L'équipement des deux conteneurs

L'outillage des deux terminaux se présente comme suit :

- 4 portiques de 40 tonnes de charge ;
- 1 grue sur rail de 25 tonnes ;
- 2 grues mobiles de 100 tonnes ;
- 24 chariots cavaliers de 40 tonnes ;
- 29 tracteurs de 25 à 60 tonnes ;
- 50 remorques basses de 25 tonnes ;
- 40 remorques basses de 60 tonnes ;
- 30 remorques hautes de 60 tonnes ;
- 3 élévateurs de 42 tonnes ;

- 2 élévateurs de 44 tonnes ;
- 9 élévateurs de 3 à 18 tonnes.

Avec l'extension du Terminal à conteneurs Est, l'équipement suivant est prévu :

- 2 portiques de 40 tonnes ;
- 6 chariots cavaliers de 40 tonnes ;
- 2 chariots élévateurs de 8 tonnes ;
- 2 chariots élévateurs de 44 tonnes ;
- 8 ensembles de transferts.

Potentiel de développement :

Indicateur de taille de modernité portuaire au Maroc. Grâce à la réalisation du Terminal Est et de son extension, des navires portes-conteneurs de deuxième génération, d'une capacité de 2500 EVP (équivalent vingt pieds), peuvent être traités.

Les capacités optimales de traitement des conteneurs au port de Casablanca s'établissent ainsi :

En EVP	Capacité de trafic/an
Capacité de stockage	
Terminal Tarik 3000	100 000
Terminal Est 5000	190 000
Extension 1500	90 000
Total	380 000

TERMINAL DES MARCHANDISES DIVERSES



Une activité et un trafic diversifié :

Le Terminal des Marchandises Diverses assure le chargement et le déchargement des navires conventionnels ainsi que le stockage des marchandises diverses.

Il traite plus de 7 millions de tonnes de trafic annuel avec une forte activité des postes céréaliers.



L'outillage des Terminaux Marchandises Diverses et Agrumes :

- 32 grues de quai de 6 tonnes ;
- 9 grues de quai de 10 tonnes ;
- 8 grues mobiles de 6 tonnes ;
- 1 grue de quai de 25 tonnes ;
- 1 grue flottante de 50 tonnes ;
- 1 grue mobile de 100 ;
- 2 grues de 38 tonnes ;
- 30 élévateurs de 5 et 7 tonnes ;
- 3 élévateurs de 18 tonnes ;
- 4 élévateurs de 15 tonnes ;
- 7 élévateurs de 20 tonnes ;
- 69 élévateurs de 2 à 4 tonnes ;
- 18 élévateurs électriques de 2.5 tonnes ;
- 92 tracteurs de 25 tonnes ;
- 28 bennes hydroélectriques de 6 à 10 tonnes ;
- 2 bennes mécaniques de 6 tonnes ;

- 16 trémies classiques ;
- 2 trémies automatiques de 60 m³



Des capacités des installations adaptés aux besoins :

Le Terminal des Marchandises Diverse offre :

- 1732 ml de quai ;
- 15 postes (- 7.5 m à - 10.20 m) ;
- 55 000 m² de superficie de stockage sur une aire totale de 18.5 ha.

TERMINAL DES AGRUMES



Un outil compétitif pour les exportations.

Ce Terminal assure principalement les opérations d'exportations des agrumes et primeurs ainsi que leur stockage. Cette activité traite, selon les besoins et les marchés, un tonnage de plus de 200 000 tonnes/an, destiné, pour les deux tiers, à la Communauté Européenne.

Les exportions se répartissent, en moyenne, entre 80% pour les agrumes (principal produit : l'orange) et 20% pour les primeurs (principal produit : la pomme de terre).



De vastes capacités .

Sur une superficie de 17 hectares, le Terminal des Agrumes offre :

- 1500 ml de quai ;
- 13 postes (- 8.50 à 9.15 m) ;
- 64 500 m² de superficie de stockage ;
- 8500 m² d'entrepôts frigorifiques.

TERMINAL ROULIER



Une escale efficace et rapide.

Le trafic roulier n'a cessé de s'accroître au port de Casablanca.

Il avoisine aujourd'hui le million de tonnes, dont près de 60% à l'import.



Des moyens appropriés.

Sur une superficie totale de 12 ha, le Terminal Roulier dispose de 34 000 m² terre-pleins, 32 000 m² de hangars et magasins, ainsi que des équipements adaptés :

- 2 passerelles de 100 tonnes de charge (- 8.20 m) ;
- 2 passerelles de 30 tonnes (- 8.20 à - 8.50 m) ;
- 1 porte-char de 40 tonnes ;
- 1 gare maritime.

PORT ARRIÈRE

 Une gestion adéquate des aires de stockage spécialisées.

Le port arrière gère les aires de stockage spécialisées et les équipements des prestations et accessoires :

- Zone des produits inflammables ;
- Zone d'entreposage des véhicules ;
- Magasins de stockage des marchandises dépotées des conteneurs, etc.

 Les équipements :

- 6 magasins (28 000 m²) ;
- 1 zone de stockage des produits chimiques et inflammables (10 000 m²) ;
- 1 terre-plein pour entreposage des véhicules (10 000 m²) ;

- 1 lazaret pour stabulation des animaux (1400 m²) ;
- 9 ponts-bascules (50 à 80 tonnes).

PORT DE PÊCHE

 La halle aux poissons, une infrastructure adaptée.

Le port de pêche de Casablanca offre, aux armateurs de la pêche côtière et aux mareyeurs, un cadre adéquat de vente, d'achat et de transit des produits de la pêche avec une infrastructure portuaire complète contribuant à la promotion du secteur.

Les apports représentent l'ordre de 28 000 tonnes.

Les poissons de marée en constituent l'essentiel, notamment ceux en provenance des chalutiers, palangriers et sardiniers destinés directement à la consommation.

 Une contribution remarquable à l'amélioration des conditions d'hygiène et de salubrité

- Près de 33 000 m² sont affectés au traitement des produits de la pêche ;
- Près de 20 000 m² de terre-pleins et voies d'accès ;
- 400 ml de quai (- 4m) ;
- 2500 m² pour la halle aux poissons ;
- 18 stalles de mareyeurs (1430 m²) ;
- 85 magasins d'armateurs (5384 m²) ;
- 1 chambre froide (1000 m²) ;
- Zone de réparation des filets (4200 m²) ;
- 1 fabrique de glace d'une capacité de 200 tonnes/ jour ;
- Réseaux d'eau et d'électricité ;
- Restaurants, activités diverses.

CHANTIERS DE REPARATION NAVALE



Délai et fiabilité des installations.

Avec une infrastructure composée essentiellement d'une forme de radoub, d'une cale de halage et d'un bassin d'armement, la Zone des Chantiers Navals du port de Casablanca répond au mieux aux attentes des armateurs, des entreprises de construction et de réparations navales.

L'activité de la zone consiste essentiellement à assurer les prestations de stationnement des navires, leur mise à sec, la mise à flot, la manutention, la fourniture d'eau et d'électricité, l'air comprimé, la location de matériels divers.

En moyenne, plus de 700 navires fréquentent chaque année ces installations.



Des chantiers aux moyens multiples :

- Forme de radoub de 150 m * 22m (-4.40m) ;
- Bassin d'armement de 351 ml de quai (-6m) ;
- Cale de halage avec un cabestan (force de traction de 24 tonnes) et 4 splipways ;
- Cale sèche avec 5 cabestans (15 tonnes de force de traction chacun) ;
- 1 grue sur rails (10 tonnes) ;
- 1 grue sur pneus (6 tonnes) ;
- 1 bateau-porte (L*I*h = 23*4.5*10m) ;
- 3 moto-pompes de 1000 litres/sec ;
- 2 moto-pompes de 126 litres/sec ;
- 2 compresseurs à air de 1000/min ;
- Un terre-plein de 15000 m² ;
- Electricité en courant alternatif (220V/380V/50HZ) ;
- Un ensemble atelier ;
- Sociétés de travaux divers.

PORT DE PLAISANCE



niveau.

Un équipement complet de haut

Un soutien logistique sur place afin d'assurer dans le cadre d'une bonne gestion et en toute sécurité, le meilleur niveau de service pour les professionnels du transport maritime :

- Une station de pilotage ;
- Le V.T.S ;
- 7 remorques de haute mer ;
- 1 vedette ;
- 1 grue flottante de 50 t (Bir Anzarane) ;
- 40km de lignes électriques M.T ;
- 39 postes de transformations M.T/B.T ;
- 3 postes de distribution secondaire M.T.5500V ;
- 1 poste principal abaisseur 20000V/5500V ;
- 21km de conduites d'eau potable ;
- 147 bouches d'incendie ;
- Réseaux divers.

Future Marina d'envergure internationale.

Le futur port de plaisance comprendra :

- Des hôtels de 1ère classe ;
- Des résidences ;
- Une école de voile ;
- Des bureaux, etc.

En plus des infrastructures nécessaires, il offrira des services techniques liés à la plaisance :

- Un poste d'avitaillement pour les unités de plaisance ;
- Un hangar d'hivernage ;
- Un atelier de réparation des unités de plaisance ;
- Un parking pour le stationnement des remorques , etc.

D- Les intervenants portuaires

La communauté portuaire de Casablanca :

Cette communauté a été créée le 10 Août 2000. Elle pour missions prioritaires :

- l'amélioration permanente de la compétitivité du port ;
- La coordination des questions d'intérêt commun ;
- L'harmonisation des conditions de séjour des navires et de traitement des marchandises ;
- L'optimisation de l'utilisation des infrastructures et les équipements portuaires ;
- Le développement du dialogue et de la concertation entre les prestataires des services portuaires et les clients du port ;
- La promotion du port, tant sur le plan national d'international, l'amélioration permanente de son image et le développement de son trafic ;
- Le développement d'un système d'échange de données inter-opérateurs ouvert sur les partenaires ;
- L'initiation de réflexions et d'études visant la concrétisation des actions précitées.

Les membres de la communauté :

- L'office d'exploitation des ports, représentée par la Direction d'Exploitation du port de Casablanca ;
- L'Association des Agents Maritimes, Consignataires des navires et Stevedores du Maroc ;
- L'Association des Transitaires Agréés en Douane au Maroc ;
- L'Office National des Chemins de Fer ;
- L'Office Chérifien des Phosphates ;
- L'Etablissement Autonome de Contrôle et de Coordination des Exportations ;
- L'Association des Freight Forwarders du Maroc ;
- La Société Chérifienne de Remorquage et d'Assistance ;
- L'Association Professionnelle des Pilotes du Port de Casablanca.

Les administrations :

- La Direction des Ports de Casablanca et Mohammedia ;
- La Direction Régionale de la Douane Casa port ;
- La Direction de la Marine Marchande ;
- La Direction de la Qualité

Les membres observateurs :

- Le conseil National du Commerce Extérieur.

Aspects importants d'une communauté portuaire :

La mise en place du système d'Echange de Données Informatisées (EDI) constitue l'aspect le plus important de la communauté portuaire. L'installation de ce système permet de faciliter les échanges et par

conséquent de dynamiser l'activité au sein du port de Casablanca.

L'EDI en quelques lignes :

- C'est un échange de données informatisées ;
- Cet échange est un trafic électronique entre ordinateurs ;
- Cet échange est une communication à programme qui utilise des messages standards de données normalisées (TEDE, TDID , etc..) ;
- L'échange EDI s'effectue à travers des réseaux de télécommunications ou à valeurs ajoutées ;
- Cet un échange normalisé des données programmes de deux systèmes distants.

Les objectifs de l'EDI :

Assurer une simplification d'échange de données constitue l'un des objectifs des systèmes d'échanges de données.

Ce système mis en place au sein de la Communauté Portuaire de Casablanca vise par ailleurs :

- La saisie unique de l'information à la source : Base des données communes pour la désignation des marchandises et des escales ;
- Normaliser les échanges d'information : Données, message, Formulaire, Procédures ;
- Simplifier la réglementation administrative et enlever les traitements de vérification et de contrôle engendrés par le cloisonnement des systèmes d'information ;
- Interopérabilité des systèmes d'information.

Des avantages certains :

- L'efficacité du Commerce International ;
- La simplification des procédures ;
- La réduction du délai de transit des marchandises par le port ;
- La réduction des avaries causées par un long délai de séjour des marchandises ;
- L'amélioration de la productivité de la manutention ;
- L'augmentation de la disponibilité des capacités de transport.

Perspectives d'avenir :

Le système d'EDI a prouvé grâce à son efficacité l'importance qu'il revêt auprès des intervenants portuaires. La généralisation de ce système à tous les ports du royaume ainsi qu'aux autres intervenants et opérateurs économiques constitue de ce fait l'un des objectifs de l'ODEP qui prévoit de :

- Généraliser l'EDI aux agents maritimes restants ;
- Ouvrir les échanges EDIFACT des agents maritimes à leurs correspondants internationaux pour anticiper les manifestes ;
- Généraliser l'EDI aux ports de Tanger, Nador et Agadir ;
- Généraliser l'EDI pour l'efficacité du Commerce Extérieur ;
- Généraliser l'EDI aux processus Import, Export et escale ;
- Intégrer les autres opérateurs économiques (Transitaires, Banques, etc...).

Les associations professionnelles :

On peut citer :

- Constructeurs et Réparateurs navals - CORENA - ;

- Agents Maritimes Consignataires & Stevedores du Maroc ;
- Transitaires agréés en Douane au Maroc ;
- Négociants en Céréales et légumineuses - ANCL - ;
- Importateurs de Bois - AMIBOIS - ;
- Comité des Assureurs maritimes du Maroc - CAMM

.....

Administrations et organismes publics :

- Marine Royale ;
- Direction Régionale des Douanes Casa-port ;
- Discrit du port ;
- Marine Marchande ;
- Gendarmerie ;
- OCP (Office Chérifien des Phosphates) ;
- ONCF (Office National des Chemins de Fer)
- Régie des Tabacs ;

.....

Chambres de Commerce et d'Agriculture :

- Chambre de Commerce et d'Industrie de la Wilaya du Grand Casa ;
- Fédération des Chambres de Commerce et d'Industrie du Maroc FCCIM ;
- Chambre d'Agriculture de Ben Sliman et Casablanca ;
- Chambre des pêches maritimes de Casablanca ;
- Centre Marocain de Conjoncture CMC.
- Fédération des Chambres d'Agriculture ;
- Chambre de Commerce internat.

Les organisations professionnelles :



Les armateurs nationaux :

- Comanav ;
- Navimar ;
- Marphocean ;
- Comarit ;
- IMTC ;

.....



Les Armateurs internationaux :

- SDV DELMA ;
- Navigation Maritime Bulgare LTD ;
- Maersk Line Danemark ;

.....

Agents Maritimes et Consignataires de Navires et Courtiers d’Affrètement du Maroc

- SOMAFSCO ;
- ATLAS Navigation ;
- SIGMA shipping ;
- WAFA shipping ;
- NAVIRET.

.....

Associations des Agents Maritimes Consignataires des navires et Stevedores du Maroc

- NAVIMAR ;
- COMARSHIP ;
- COMANAV ;
- COMARINE ;
- COMARIT.

.....

Remorquage & Pilotage :

- Off Shore ;
- La SCRA.

Stevedores :

- MANUTO ;
- EMM ;
- UDEMAC ;
- SMADY ;

.....

Sociétés de Transit :

- Trans HORIZON ;
- Recoing & Jacquety ;
- SOTRAMA ;
- Trans Plus ;
- Strars Transit ;

Société de Transport et de Groupage et Dégroupage des Remorques TIR

- Recoing & Jacquety ;
- PESCHAUD ;
- COMATTIR ;
- Trade Transit ;
- Sigma Transport.

.....

Importateurs de bois ronds et de bois grumettes :

- ROBELBOIS ;
- TOLBOIS ;
- BOIS DE L'ATLAS ;
- TOUBOIS ;
- OCIDBOIS ;

.....

Importateurs de Produits ferreux :

- MAGHREB TUBE ;
- BATIFER ;
- LONGOFER ;
- RABAT METAL ;

.....

Importateurs & Exportateurs de Minerais :

- OCP ;
- SOCHARBO ;
- BROYCHIM ;
- SCE ;

.....

Importateurs des céréales :

- SILOS ;
- USCAM ;
- ONICL ;
- COPRAGRI ;
- Moulin Du Maghreb ;

.....

Importateurs de sucre :

- COSUMAR

Importateurs de produits chimiques :

- Maroc Phosphore ;
- CHIMICOLOR ;
- Casa CHIMIE ;
- POLYCHIMIE ;

.....

Importateurs des huiles :

- Bureau BURAPRO ;
- Huileries de SOUS ;
- Nouvelles Huileries Meknès ;

.....

Importateurs de rouleaux de papier :

- SOMAPA ;
- SOCHEPRES ;
- MOUBADALA ;
- BRIOR ;

.....

Importateurs de beurre :

- COMANER ;
- Centrale Laitière ;
- Maroc Food ;
- INDUSALIM ;

.....

Importateurs de café et condiments :

- Sté SODECAF ;
 - BOURNEX ;
 - Café Du BOIS ;
 - Café Brésil ;
-

Importateurs des produits pharmaceutiques :

- BAYER Maghreb ;
 - SOTHEMA ;
 - Laprophan Labo ;
-

Importateurs de la pierre ponce :

- ARIEL CONF ;
 - COSATEX ;
 - COFRINEC ;
 - GLOBE WASH ;
-

Importateurs de pommes de terre de semence :

- PROMARI ;
 - SANACOS ;
 - OCE ;
 - VITA Maroc.
-

Importateurs des engrais :

- FERTIMA ;
- PROMAGRI ;
- S.C.E ;
- Charaf Corporation ;

.....

Exportateurs & Importateurs de Ferraille :

- Carnaud Maroc ;
- CIE Minière Marocaine (CMM) ;
- PENAV ;
- Ets GOUVERNEC ;

.....

Exportateurs des Agrumes et Primeurs :

- Maroc Fruit Board ;
- OCE ;
- Best Agrumes.

.....

Importateurs et Exportateurs Des produits Textiles :

- ITEX SA ;
- COTRIMAILE ;
- Le Petit Poussin ;
- SOGETISS ;

.....

Gardiennage :

- Watching Service ;
- GEMA SHIP ;

- Brown Sea Omnium ;
- POGASHIP.

.....

Pointage des marchandises :

- BEDEL ;
- AMN ;
- BTS Contrôle.

.....

Ramassage des ordures à bord des navires :

- GARCOE

Sociétés de réparation du matériel de manutention :

- CAM ;
- SMCRN ;
- PÈCHE ALU INTERNATIONAL .

.....

Les shipchandlers :

- MAROCEAN ;
- MADSHIP ;
- Scandinavian Shipping ;
- BEVERLY ;

.....

Les sociétés d'assurance :

- ASSURAMA ;
- Alliance Internationale d'Assurance ;
- AL WATANIYA ;
- ACECA ;

.....

Les Banques :

- BCM ;
- BMCE ;
- BMCI ;
- BMAO

.....

E- Les opérations relatives à l'escale du navire

La capitainerie

Outre sa mission de police des plans d'eau, la capitainerie veille sur la sécurité du transit des

marchandises dans le port et l'emplacement approprié des navires. La capitainerie du port a pour mission essentielle d'intégrer le navire dans le complexe portuaire tout en appliquant la réglementation en vigueur en matière de mouvement des navires dans les conditions de sécurité optimale.

Elle agit à l'interface du quai et de la mer, irremplaçable trait d'union entre le navire et la mer.

LE PILOTAGE

C'est l'art de diriger un navire de la mer dans un port, un fleuve ou un canal. Il s'agit également de l'assistance donnée aux commandes par une personne commissionnée par l'Etat, pour conduire des navires à l'entrée et à la sortie des ports, rades et eaux maritimes.

- Le service pilotage est assuré par la station de pilotage du port de Casablanca, fonctionnant sous l'autorité du capitaine du port.

Le pilotage est obligatoire pour tout navire de commerce entrant ou sortant au Port de Casablanca ou y faisant un mouvement à l'exception des :

- Bateaux à voile d'une jauge inférieure à 80 tonneaux ;
- Navires à propulsion d'une jauge brute inférieure à 100 tonneaux ;
- Bateaux de pêche ;
- Porteurs, dragues, chalands, ...etc, affectés exclusivement à la construction et à l'entretien du port ;
- Bateaux appartenant à l'administration des travaux publics ;
- Navires de guerre de toutes nationalités.

LE REMORQUAGE

Le remorquage consiste à traîner un navire à l'aide de remorqueurs ou d'un autre navire. Les opérations de remorquage sont assurées par « la Société Chérifienne de Remorquage et d'Assistance » (SCRA) et par Off Shore, assurant les activités de remorquage portuaire, remorquage haute mer, ainsi que toute autre opération de sécurité maritime et transport maritimes spéciaux.

LE LAMANAGE

Le lamanage est la fourniture des défenses de quai, c'est donc l'opération d'amarrage et de désamarrage des navires, ainsi que la protection et l'entretien des postes à quai par les défenses de quai qui sont assurés par l'ODEP.

L'avitaillement

La fourniture de l'eau douce aux navires est assurée par l'ODEP. Les shipchandlers assurent l'avitaillement alimentaire et des soutes.

F- Trafic du port de Casablanca en chiffre-2002-

 Voir Flash Statistique -2002 -
(Annexe)

Chapitre (III) : Le Département Marketing et Prévisions

Mission :

le département marketing et prévisions a pour missions :

- la gestion à court et moyen terme de l'interface avec les clients de la Direction d'Exploitation du Port de Casablanca (armateurs, réceptionnaires , chargeurs, consignataires...etc.).
- veiller à la bonne répartition du trafic au port.
- la gestion du domaine public.
- la facturation des prestations assurées par la DEPC.

organigramme :

le département comprend trois divisions :

- la Division Facturation
- la Division Commerciale
- la Division Prévisions des Escales et Trafic

A- La Division facturation

la division facturation a pour missions :

- assurer la facturation des prestations portuaires en conformité avec la réglementation tarifaire en vigueur.
- concourir à la simplification des procédures de facturations et à la mise en place d'un système de facturation fiable.
- concourir au recouvrement des factures litigieuses.
- traiter et soumettre les dégrèvements à la direction

la division facturation comprend deux services :

- le service émission des factures.
- le service suivi de facturation.

le Service Emission des Factures :

Ce service a pour principales missions et tâches :

- la facturation dans les meilleures conditions (temps, fiabilité et exhaustivité) de toutes les prestations de services rendues par la DEPC.
- l'émission et le suivi des bulletins de prestations par CPAs.
- La tenue des indicateurs sur le chiffre d'affaires et les recettes.

le service suivi de facturation :

ce service a pour principale missions et tâches :

- assurer le contrôle des factures émises.
- instruire toutes le requêtes des clients.
- assurer l'établissement des décisions d'avoir de ristourne, d'annulation et de dégrèvement.
- renseigner les clients sur la tarification.
- Tenir les archives de tous les dossiers factures.
- fournir les éléments nécessaires à l'établissement du tableau de bord de la division facturation.

B- La Division Commerciale

Elle a pour mission :

- Maintenir une relation permanente avec les clients terrestres (importateurs, exportateurs, transitaires...);
- Assurer l'accueil et l'orientation des usagers du port ;
- Rassembler, analyser, valoriser et diffuser l'information dans divers domaines portuaires ;
- Traiter les réclamations d'ordre général et suivre le niveau de satisfaction de la clientèle ;
- Développer les actions marketing visant la promotion du port, une meilleure attitude du personnel de contact et la simplification des procédures et formalités.
- Assurer la gestion du domaine public.

Cette Division comprend deux services :

- Le Service Accueil et Relations Publiques ;
- Le Service Domaine Public.

Le service Accueil et Relation Publiques :

Ce service collecte et diffuse les informations susceptibles d'intéresser le client (procédures, tarifs, nouveaux services, nouveaux équipements, statistiques portuaires...).

Il est responsable de l'établissement et la mise à jour des fiches clients (chiffre d'affaires, activités, raisons sociales...).

En plus de répondre aux réclamations des clients, il rétablit à partir de celles-ci une synthèse qui sert de base à l'établissement des indicateurs d'aide et d'amélioration des rapports ODEP-clients.

Outre son rôle dans l'accueil et l'orientations des clients au sein du port, ce service élabore et suit des actions de marketing (signalisation, taxiphone, affichage, brochures, badges et effets vestimentaires, aide aux touristes et équipements de navires...).

En collaboration avec les autres services oeuvre également pour la simplification des procédures et formalités exigées des clients.

Enfin, il organise des visites et séminaires eu profit du personnel et s'occupe des participations de l'office aux foires locales et nationales.

Le Service Domaine Public :

Ce service veille à l'application des orientations de la Direction Générale en matière de valorisation du Domaine Public portuaire.

Il assure la gestion des dossiers d'occupation du Domaine Public et foncier ayant trait :

- à l'instruction des demandes ;
- à l'établissement des conventions d'occupation temporaire ;
- au suivi de la procédure de régularisation ;
- au suivi des recouvrements des redevances du domaine public,
- au recollement des parcelles et identification des occupants.

C- La Division Prévisions des Escales et Trafics

la division prévisions des escales et trafic a pour mission :

- rechercher, collecter, traiter et diffuser les informations nécessaires à la planification des escales avec le maximum d'anticipation .
- suivre l'évolution de l'activité maritime.
- assurer le service lamanage.

la division prévisions des escales comprend trois services :

- le service prévisions.
- le service gestion des escales.
- le service lamanage.

le service prévisions :

le service prévision a pour principales missions et tâches :

- assurer le contact permanent avec les compagnies maritimes et usagers du port pour la collecte des informations sur les navires et leurs cargaisons.
- organiser les moyens de réception et de traitement des informations prévisionnelles et des documents navires, particulières pour chaque navire (colis lourds, produits dangereux...etc.) ;
- élaborer le relevé des marchandises ;
- constituer le dossier complet des navires confirmés à l'accostage et les transmettre à l'entité chargée de la gestion des escales.

le service gestion des escales :

le service gestion des escales a pour principales missions et tâches :

- recueillir auprès des CPAs manutention et techniques les informations nécessaires à l'établissement des plans d'accostage futurs (état de disponibilité des surfaces des stockage, état du matériel...) ;
- regrouper les dossiers des navires à affecter aux CPAs ;
- transmettre l'état global d'affectation aux CPAs ainsi que les dossiers complets affectés à chaque CPA (manifeste, plan d'arrimage en cale, fiches des produits remarquables...) ;

le service lamanage :

le service lamanage a pour principale missions :

- fournir les prestations de lamanage aux navires faisant escale au port (arrimage , désamarrage, déhalage, changement de poste).

- assister les navires pendant les opérations d'accostage, d'appareillage et de changement de poste.
- assurer la continuité des services de lamanage de jour et de nuit.
- assurer la veille et l'écoute radio pour l'exécution des ordres de mouvements des navires.
- assurer le remplacement des défenses de quai défectueuses pour l'ensemble des quais commerciaux du port.



le responsable de la division prévision des escales et trafic :

en plus des missions de la division fixées par la note de référence, le responsable de la division des escales et trafic est tenu d'arbitrer les problèmes d'affectation des navires aux différents CPA de manutention.

Deuxième partie :

La conteneurisation

Introduction :

L'augmentation des échanges et la délocalisation de nombreuses productions intra-firmes ont accru le rôle du transport maritime, et donc fait peser sur le

coût de ce transport sur le prix des produits. Pour tenter de réduire ce coût, la diminution des frais de manutention, des temps de séjours des navires au port et la réalisation d'économies d'échelle constituent les éléments d'une intervention possible.

Dans ce but, l'unitarisation et plus spécialement la conteneurisation a été introduite dans le transport maritime international à la fin des années 60.

Ces nouvelles méthodes de transport répondaient à la nécessité d'augmenter la productivité de la main d'œuvre dont le coût était très élevé, et introduisait un système à la forte intensité en capital.

Ces dernières années, la conteneurisation a connu une croissance spectaculaire. Elle est concentrée principalement sur quelques grands flux, représentant environ 70% du trafic, articulés autour des trois pôles que constituent les USA, l'EUROPE, et l'extrême orient. Ce sont essentiellement des échanges Nord-Nord.

Historique :

En 1952, MACLEAU créa sa compagnie de transport par camions. En 1955, il acheta une compagnie maritime « PANATLANTIC » et créa « SEALAND service ». L'idée de MACLEAU est de charger les camions contenant les marchandises directement sur le navire.

Comme les roues des camions font perdre l'espace, il utilisa seulement la caisse mobile et c'est la naissance du « grand conteneur ». L'idée de MACLEAU se développa parce qu'elle donna une réponse aux préoccupations de l'époque.

A partir des années 60, cette technique fit une entrée fracassante sur l'atlantique Nord, puis se généralisa sur toutes les grandes liaisons : Europe/Amérique du sud, Europe/Australie/Nouvelle Zélande, Etats Unis/Japon, Japon/Europe... Dans les années 80, le conteneur est présent sur les cinq continents.

Le trafic à conteneur est apparu pour la première fois au Maroc en 1970. La première ligne a été ouverte au mois d'Octobre 1970, avec un navire de 100 unités effectuant une rotation tous les dix jours entre la Spezia (Italie) et Casablanca pour l'importation des pièces de rechanges destinées à la SOMACA. Et ce n'est

qu'en 1972 que le trafic conteneurisé a eu son véritable démarrage avec 12598 conteneurs pour un tonnage de 165156 tonnes.

Durant les 17 dernières années, le trafic des conteneurs a plus que quadruplé, passant de 58000 EVP en 1983 à 280000 EVP en 1999, avec des augmentations annuelles variants de 4 à 20%..

Aperçu sur la conteneurisation :

1- Eléments de définition :

Le conteneur est :

- Un engin de transport [cadre, citerne, amovible ou autre engin analogue] ;
- Constituant un compartiment totalement ou partiellement clos destiné à contenir des marchandises ;
- Ayant un caractère permanent et étant de ce fait suffisamment résistant pour permettre un usage répété ;
- Spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, sans ruptures de charge, par un ou plusieurs moyens de transport ;
- Conçu de manière à être aisément manipulé, notamment lors de son transbordement d'un mode de transport à un autre ;

- Conçu de façon à être facile à remplir et à vider ;
- Ayant un volume intérieur d'au moins 1m³ .

Le conteneur est très résistant, métallique et muni de dispositif rendant la manutention très aisée par des appareils de levage. Il sert à transporter les marchandises qu'on leur confie du point d'origine au point de destination, car il peut être véhiculé par d'autres moyens de transport [train, semi-remorques]. A la différence des emballages ordinaires, les conteneurs ne disparaissent pas après leur utilisation, mais sont réutilisés.

Les conteneurs sont de types très divers et adaptés aux marchandises qu'ils vont accueillir. C'est ainsi qu'on distingue :

Les conteneurs d'usage général : Il s'agit des conteneurs standardisés de 20, 30 ou 40 pieds qui comprennent outre les conteneurs « caisses » entièrement fermés, divers conteneurs à toit ouvert et/ou à parois aux latérales ouvertes et/ou à parois d'extrémités ouvertes.

Les conteneurs à caractéristiques thermiques : Il s'agit des conteneurs isothermiques,, réfrigérants et calorifiques répondant à des prescriptions particulière de chaleur et de circulation d'air, outre les prescriptions de construction. Ils sont utilisés principalement pour le transport des marchandises périssables.

Les conteneurs citernes : Ils sont utilisés pour le transport des liquides et des gaz de tous genres, soumis à diverses pressions maximales.

Enfin certains conteneurs ont pour seule fonction de protéger des colis de dimensions réduites et qui jouent le rôle d'engins de groupage. Appelés généralement **plates-formes ou flats**, ils ont les mêmes surfaces de base que les autres conteneurs. Des colonnes munies de pièces de coins supérieurs, placées aux quatre coins de la plate-forme ainsi que des barres transversales,

forment avec la plate-forme une fois tout en place, un conteneur ouvert des deux côtés. Ils servent pour le transport des divers.

C'est donc un nouveau mode de transport qui a révolutionné le transport maritime et ceci depuis plus de vingt ans.

Ce super emballage est transporté par des navires spécialisés : **porte-conteneurs**. Il nécessite de puissants moyens de levage et la création de centres de groupage et de dépotage. Ces centres sont appelés « gares à conteneurs ».

Le porte-conteneurs ne peut pas attendre la livraison de la marchandise, car cela peut prendre du temps. Il échange un conteneur plein contre un autre vide s'il n'a pas de marchandises à transporter.

Il faut noter que lorsque le réceptionnaire s'attarde à prendre livraison de sa marchandise, il doit payer des staries et des surestaries [soit des frais de parking en quelques sortes] à l'agent maritime.

2- Intérêts de la conteneurisation

Si l'on peut dire que la conteneurisation est une nécessité absolue, on peut tout moins affirmer qu'elle est une source d'intérêt national en raison de tous les avantages qu'elle comporte et qu'il convient d'analyser.

Pour les transporteurs :

Il est bien connu qu'un moyen de transport que ce soit maritime, routier ou ferroviaire coûte de l'argent quand il est en stationnement et en rapporte lorsqu'il se déplace.

Avant l'arrivée de la conteneurisation, les navires et les wagons par exemple, stationnent plus de 60% de leur durée de vie.

Le conteneur a permis aux compagnies de navigation de réduire près de 80% le temps de stationnement à quai, d'améliorer de plus en plus le rapport durée de

navigation /durée portuaire et d'avoir, de ce fait une meilleure utilisation de navire et de son équipage.

Quant aux compagnies qui disposent de navires spécialisés et qui bénéficient de ce fait d'une priorité d'accostage pour leurs navires, sont devenues plus compétitives tant sur le plan de prix -en partie grâce à la réduction du coût de la manutention portuaire -que celui de la rapidité de transport et de la qualité de la prestation fournie.

Pour les ports :

Pour absorber le trafic international toujours croissant, les ports ne peuvent augmenter indéfiniment la longueur de leurs quais et de leur surface de stockage couvert ou non. Le problème est donc d'augmenter la productivité des manutentions afin de réduire le stationnement des navires.

L'encombrement au sol des marchandises a été réduit grâce aux possibilités de gerbage des conteneurs.

Pour les marchandises :

Ce sont les avantages généralement les plus avancés du conteneur :

- Etanchéité et confort pour la marchandise ;
- Economies sur le coût de la manutention ;
- Suppression des vols, des pertes et d'incendies ;
- Economies sur les emballages et suppression des super emballages tout en assurant une excellente présentation à la vente.
- Régularité et rapidité du transport ;
- Réduction du prix des assurances ;
- Un service unique de bout en bout FCL/FCL ;
- Une diminution du coût des emballages ;
- Une amélioration de la fiabilité de transport en réduisant les risques de perte et de vol ;
- L'économie réalisée sur l'emballage ;

- La protection des marchandises contre les chocs et les intempéries ;
- La facilité de chargement : en raison de la normalisation, il n'y a guère de place perdue dans les cales ;
- La rapidité des opérations de manutention ;

3- *Conteneurisation : Son apport au transport multimodal*

Quoiqu'il en soit, la conteneurisation est de nos jours un fait irrésistible.

Élément moteur, ossature de la chaîne de transport, le conteneur c'est imposé comme l'élément majeur de l'économie d'échelle et du gain de productivité. Il a entraîné la conception du transport multimodal où le navire devient l'une des composantes d'un circuit logistique.

Dans le commerce international, l'opération de transport multimodal est l'opération par laquelle une entreprise commerciale offre un service de transport de bout en bout signifie un service de porte à porte, d'entrepôt à entrepôt, de dépôt à dépôt, ou la combinaison quelconque de ces différentes possibilités. Il est donc orienté selon les besoins de l'utilisateur. A l'opposé, un service unimodal de type classique ne comprend que parcours effectué par un seul mode et non l'acheminement complet de l'envoi conformément à la demande de l'utilisateur. Un entrepreneur de transport peut essayer de remédier à cette formule en passant un contrat de sous-traitance avec l'entrepreneur d'un autre mode de transport, mais il doit accepter la responsabilité d'agir à titre principal avant de recevoir l'appellation d'entrepreneur de transport multimodal (E.T.M).

Tout mode de transport, qu'il soit par route, rail, mer ou air, peut intervenir dans une opération de

transport multimodal. L'utilisation de deux modes quelconques pour un transport international peut constituer une opération de transport multimodal international.

Afin de prouver l'existence d'un contrat de service entre l'ETM et l'utilisateur, un document appelé de façon variable document de transport combiné, est délivré par l'ETM à la personne qui a un titre de propriété sur la marchandise. Ce document peut au besoin revêtir la forme d'un titre de propriété négociable.

Reste à souligner que le moyen technique le plus communément utilisé dans le transport multimodal est naturellement le conteneur. Ce dernier a apporté un soutien important au transport multimodal et par là même un développement du transport international.

Le transport multimodal représente l'avantage d'assurer un transport de bout en bout sans rupture de charge et avec des chargements possibles de modes de transport. Cette technique née aux U.S.A n'était initialement prévue que pour le transport routier. Pour atteindre l'objectif du transport « porte à porte », plusieurs cas peuvent se présenter : les marchandises peuvent être transportées soit en remplissant un conteneur (conteneur complet) FCL / FCL, soit en utilisant une partie de l'espace (conteneur en groupage) LCL / LCL.

Le transport étant assuré de bout en bout, on retrouve ici la notion de chaîne de transport par conteneur :

Le conteneur est emporté par l'expéditeur sur le lieu de mise à disposition et acheminé outre-mer chez le destinataire sans être ouvert (sauf vérification douanière)

- **Le FCL / FCL** : L'expéditeur a suffisamment de marchandises pour remplir un conteneur. Dans ce cas, le conteneur est livré par l'armateur chez le client qui empote lui-même sa marchandise dans le conteneur. Le

conteneur ainsi constitué est appelé FCL. c'est à dire « full container load ». Ce conteneur sera livré directement chez le client outre-mer , sans être ouvert (à moins de vérifications douanières). La compagnie peut organiser la totalité du transport terrestre, c'est le « Carrier's Haulage ». Si le client désire assumer lui-même le transport terrestre, il peut le faire et dans ce cas, c'est le « Merchant's Haulage ».

▪ **Le LCL / LCL** : L'expéditeur n'a pas suffisamment de marchandises pour remplir un conteneur, il met à la disposition de ses clients des centres de groupages intérieurs appelés « conteneurs bases » ou « conteneurs freight station ». Les marchandises sont amenées à ces C.F.S outre-mer, avec d'autres marchandises à destination du même port, elles seront livrées au destinataire dans un centre de dégroupage ou le conteneur sera déposé.

Ces conteneurs bases peuvent appartenir à la compagnie ou être à la propriété d'une entreprise indépendante de l'armateur. Dans le système LCL, le groupeur / dégroupageur est considéré comme le client de l'armateur.

▪ **Le FCL / LCL** : L'expéditeur a plusieurs lots pour plusieurs réceptionnaires et pour la même destination. Il emporte lui-même le conteneur qui est ensuite acheminé au port de chargement. Outre-mer , les marchandises sont dégroupées et mises à disposition des différents clients destinataires.

La compagnie livre le conteneur chez l'expéditeur qui y charge lui-même sa marchandise dans le conteneur. Le transporteur terrestre se fait soit en « carrier » ou en « outre-mer », le dépôtage du conteneur se fera dans un centre de dégroupage ou la marchandise sera tenue à la disposition des différents réceptionnaires.

▪ **Le LCL / LCL** : Les fournisseurs de l'expéditeur livrent les marchandises au centre de groupage ou elles seront emportées. Outre-mer, l'ensemble sera livré au domicile du client destinataire. Ce dernier reçoit des marchandises d'origines diverses . Il demande à ses fournisseurs de les livrer au même centre de groupage. Outre-mer, ou ses marchandises seront emportées dans un même conteneur. Ce dernier sera livré au domicile du réceptionnaire. Le « porte à porte » est donc à la fois une méthode de transport et une notion de services à rendre : stockage, emballage, empotage, formalités douanières, assurances, transit portuaire.

L'exportateur après avoir préparé sa marchandise et choisi pour elle l'emballage le plus approprié (le conteneur en l'occurrence) doit suivre certaines démarches nécessaires pour ses éventuelles expéditions et particulièrement en matière de transport et d'assurance si c'est lui qui prend la charge de ces derniers.

Le service porte à porte

La compagnie	L'expéditeur
<ul style="list-style-type: none"> - Livrer un conteneur vide ; - Conseiller l'empotage ; - Organise le transport si le chargeur le désire : «Carriers Haulage » ; - Etablir le prix qui comprendra : les frais de pré-acheminement, les charges portuaires, le fret maritime et les 	<ul style="list-style-type: none"> - Etablit la facture commerciale ; - Demande à la CIE un conteneur ; - Empote la marchandise ; - Définit les moyens de transport ; - Les formalités de douane sont faites en usines ou au port ;

<p>frais du transport à destination ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - La compagnie charge le conteneur sur le navire. 	<ul style="list-style-type: none"> - Le chargeur organise le transport jusqu'au port : « Merchant Haulage » ; - Le transitaire portuaire établit le connaissement et accomplit les formalités douanières.
---	---

Conclusion

L'enjeu du transport maritime s'est considérablement déplacé . Là ou il suffisait au début des années 70 de prendre place,

pour s'assurer la maîtrise de son commerce international, il faut aujourd'hui pouvoir intervenir sur l'ensemble de la chaîne du transport. Cela peut d'ailleurs conduire au changement de l'acteur pouvant exercer la maîtrise sur l'acheminement.

Dans le cadre actuel du développement de la conteneurisation et de la logistique dans les pays industrialisés, le chargeur tend à vouloir s'assurer de plus en plus souvent la maîtrise de la chaîne de transport. Ainsi, le développement de la logistique s'est bien sûr essentiellement appuyé sur la conteneurisation.

Troisième partie :

Le Traitement des Conteneurs

au port

de Casablanca

Chapitre (I) : Présentation de la Division Terminal à Conteneurs

Il existe deux Divisions Terminal au Département des Terminaux Rouliers et Conteneurs :

- Division Terminal Tarik ;
- Division Terminal Est.

A- Missions et objectifs du CPA

Missions :

- Traiter les escales qui y sont programmés dans les meilleurs objectifs de rendement, de délai de séjour, de sinistralité et de qualité ;
- Assurer la gestion des conteneurs/Remorques transitant par le parc ;
- Assurer l'encadrement et la gestion des moyens humains et matériels qui lui sont confiés.
- Assurer les synergies d'encadrement des escales conteneurs/Remorques dans les conditions optimales de la programmation, du traitement et du suivi des escales.

Objectifs :

Répondre aux attentes spécifiques des partenaires tout en imprimant l'action de la recherche permanente d'un meilleur niveau de service, comparable à ceux des terminaux des ports de l'Europe.

Axes Navire : Réduire le délai de séjour
Axe Marchandises : Assurer l'écoulement rapide et en sécurité des conteneurs

B- Organisation du CPA

 Voir Organigramme du DTRC (annexe)

C- Infrastructure

 voir Terminal à conteneur (Chapitre (II) de la Première partie)

D- Moyens humains

Nbre	Code	Désignation
5	-	Chefs d'escale
1	-	Chefs secteur techniques
2	-	Cadres moyens
6	01	Dockers permanents
15	02	Conducteurs Engins Roulants
37	03	Conducteurs Engins de Levage
21	04	Chefs d'équipe
59	06	Conducteurs Engins Spécialisés (Tracteurs,

		Elévateurs/TC)
69	07	Agents de parc
1	09	Chefs magasiniers
21	10	Magasinier
14	21	Ouvriers ordinaires
1	22	Ouvriers spécialisés
6	23	Chefs d'équipe techniciens
6	30	Employés administratifs
02	33	Agents de services
02	41	Secrétaires
16	-	Cadres supérieurs
29	43	Ouvriers professionnels
62	60	Conducteurs engins spécialisés (Cavaliers TC)
10	08	Chef de zone

E- Caractéristiques des navires

Type de navires : Porte-conteneurs, feeder-ship d'une cargaison moyenne de 133 boîtes.

Près de 64 différents navires porte-conteneurs transitent par le port de Casablanca, répartis de la manière suivante :

Porte-	CONRO	Conventionnel
---------------	--------------	----------------------

conteneur	(conteneurs-rouliers)	
93%	6%	1%

Longueur des navires :

LHT<100	100<LHT<130	130<LHT<150	LHT>150
68%	16%	4%	12%

Régularité des navires :

Tous les navires porte-conteneurs traités au terminal assurent des lignes maritimes régulières.

F- Liste des compagnies par ligne maritime

Consignataire	Stevedore	Ligne maritime
ARGUI TRANS	EMM	Méditerranée
		- Mer du Nord

ATLAS NAVIGATION	UDEMAC	- Manche Atlantique - Méditerranée
COMANAV	- MANUCO - TANC	- Côte Ouest Africaine
CAMARINE	UDEMAC	- Mer du Nord - Manche Atlantique - Méditerranée
COMARSHIP	TANC	- Mer du Nord - Manche Atlantique - Méditerranée
LCE	LCE	- Mer du Nord - Méditerranée
MANUTER	- SMADY - EMM	- Mer du Nord - Manche Atlantique - Méditerranée
MSC MAROC	EMM	- Méditerranée
SIGMA SHIPING	- SMADY - MANUCO	- Méditerranée
SOGEMA	UDEMAC	- Mer du Nord - Manche Atlantique - Méditerranée
UMM	SMADY	- Mer du Nord - Manche Atlantique - Méditerranée

Chapitre (II) : Processus opératoire de traitement des conteneurs

A- Traitement des conteneurs à l'import

1- Débarquement et stockage des conteneurs

Objet :

- Déchargement des conteneurs à l'import d'un navire traité au Terminal à Conteneur.

Objectif :

- Traitement des navires à l'import dans les meilleures conditions de sécurité et d'optimisation des moyens..

Résultat final :

- Débarquement et stockage des conteneurs suivant les règles et usages d'exploitation.

Champs d'application :

- *Tous les conteneurs import destinés au port de Casablanca.*

Définitions spécifiques :

DPET : Division Prévisions des Escales et Trafics.

DPIG : Division Planification et Information de Gestion.

BP : Bordereau de Pointage.

Complément du manifeste : Manifeste additif provisoire comprenant la liste détaillée des conteneurs non manifestés initialement.

Liste des intervenants :

- Agent maritime d'escale - Chef
- Chef du DPIG - Grutier
- Agent de programmation DPIG/DTC d'équipe - Chef
- DPET ODEP - Pointeur
- Magasinier import, chef magasinier CSP - Agent

Description de la procédure

Etape 1 : Contrôle de conformité de la cargaison à décharger

Au début du travail du navire, le chef d'escale ou le chef d'équipe consulte le plan de chargement du navire chez le second capitaine ou le représentant de l'agent maritime et vérification avec la cargaison manifestée.

Si le chef d'escale constate une non conformité dans la cargaison, il doit bloquer le déchargement des conteneurs non manifestés, contacter le représentant de l'agent maritime pour régularisation et informer le chef du DPIG pour disposition à prendre

Etape 2 : Déchargement des conteneurs

Après accord du chef d'escale ou du chef d'équipe, le grutier décharge les conteneurs du navire. Dans le cas de conteneurs hors gabarit ou non accrochables par spraiders, le stevedore assure la mise à disposition et l'installation des accessoires de manutention adéquats nécessaires au débarquement de ce type de conteneurs

et remet au chef d'échelle ou au chef d'équipe un bon de commande et une lettre de décharge avant l'exécution de l'opération.

Conteneurs hors gabarit ou conteneurs accidentés : Ils sont déchargés directement sur des remorques basses et sont tractés vers la zone des hors gabarit.

Etape 3 : Pointage

Après déchargement de chaque conteneur, le pointeur de l'ODEP saisit les informations relatives au conteneur débarqué (réserves éventuelles sur l'état extérieur, existence ou non de plomb, numéro du plomb) sur le Bordereau de pointage qui est contresigné ensuite par le pointeur de la compagnie maritime. Une souche du BP est remise au pointeur et une autre est transmise au service parc.

Etape 4 : Stockage

Après l'opération de pointage, les conducteurs des engins de parc se chargent du transfert des conteneurs aux zones qui leur sont propres :

Conteneurs pleins à l'import normal : Ceux-ci sont stockés en travées et l'agent de parc, note sa localisation sur place sur une fiche.

Conteneurs pleins en sortie directe : Voir procédure livraison sortie directe.

Conteneurs vides : Ils sont stockés en blocs dans la zone des conteneurs vides.

Conteneurs Frigos : Ils sont tractés directement vers la zone frigo où ils sont branchés à la demande du client (Agent Maritime) par bon de commande préalablement déposé auprès du chef d'échelle.

Conteneurs de produits inflammables autorisés à stationner au port par la capitainerie : Ils sont acheminés vers une zone réservée à cet effet.

Conteneurs groupés : Ils sont groupés par lot à la demande du client

Etape 5 : Etablissement de l'état différentiel

A la terminaison de l'import, le chef magasinier ou magasinier import édite l'état de débarquement et élabore l'état différentiel entre le manifeste définitif déposé par la compagnie et l'état de débarquement des conteneurs pointés.

Il envoie l'état différentiel à la compagnie maritime par fax pour information et disposition à prendre.

Il transmet le manifeste définitif, les BPI, l'état différentiel et l'état de débarquement des conteneurs à la cellule suivi des prestations.

Etape 6 : Archivage dans le dossier Navire

Dès réception des documents du magasinier import, l'agent de la cellule suivi des prestations prend en charge leur archivage dans le dossier Navire.

 **Voir diagramme de la procédure
(annexe)**

2- Débarquement et sortie directe des conteneurs

Objet :

- La livraison des conteneurs contenant des marchandises dangereuses ou inflammables qui ne sont pas autorisées à stationner au port et qui font l'objet d'une sortie directe.
- La livraison des conteneurs import en sortie directe à la demande du client.

Objectif :

- Permettre au client l'enlèvement rapide de ces conteneurs.
- Veiller à la sécurité des installations portuaires.

Résultat final :

- Des conteneurs de produits dangereux ou inflammables non autorisés à stationner dans le port, évacués immédiatement après débarquement.
- La satisfaction du client dans le cas où la demande de sortie est formulée par lui.

Champs d'application :

- Les conteneurs import, dont les marchandises sont classées dangereuses ou inflammables qui ne font pas l'objet d'autorisation de stationner par la capitainerie.
- Les conteneurs faisant l'objet d'une sortie directe à la demande du client.

Définitions spécifiques :

Visa en cours : Visa de reconnaissance avant débarquement pour les conteneurs.

Bon à facturer : Cachet portant mention « Bon à facturer » servant pour formalités de facturation de l'ODEP , apposé au verso du connaissement.

BP : Bordereau de pointage import.

BM : Bon de manipulation.

Liste des intervenants :

- Le client ou son représentant
- Le chef magasinier
- Le magasinier import
- Le pointeur ODEP
- Le grutier
- Conducteur engin

Description de la procédure

Etape 1 : Réception d'une demande de sortie directe des conteneurs et contrôle de la conformité des documents

Avant l'arrivée du navire, Le client est tenu de présenter les documents suivants :

- Le connaissement des TC
- La lettre de demande de sortie directe des TC
- Un extrait du manifeste où figure les TC objets de la demande.

Dès réception des documents, le magasinier import vérifie leur conformité .En cas de non conformité, il demande au client de rectifier les données soit sur les documents soit sur le manifeste auprès de la DPET

Etape 2 : Délivrance du visa en cours

Dès vérification de la conformité des documents, le magasinier import délivre le « visa en cours » par compostage informatique.

Etape 3 : Octroi du bon à facturer

Dès visa en cours et accostage du navire, le chef magasinier en appose le bon à facturer au verso du connaissement.

Etape 4 : Formalités de douane et facturation de l'ODEP

Après obtention du bon à facturer, le client ou son représentant effectue les formalités douanières et règle la facture de l'ODEP pour les clients au comptant.

Etape 5 : Edition et remise du bon de manipulation

Dès accomplissement des formalités douanières et ODEP et arrivées des camions, le client présente les connaissements visés en cours et la facture de l'ODEP . Le magasinier import vérifie les documents et la concordance des informations portées dessus. Il garde le connaissement visé et le bon de manipulation au client.

Etape 6 : Accès des camions aux postes à quai

Le client ou son représentant n'a l'accès au Terminal qu'après avoir présenté le bon de manipulation.

Etape 7 : Débarquement et chargement des conteneurs sur camion

Au vu des documents dont il dispose et des camions du client, le pointeur de l'ODEP informe par l'intermédiaire du chef d'escale ou du chef d'équipe le représentant de

la compagnie à bord, de son accord pour débarquement des TC et chargement sur camions par chariots cavaliers.

Pour les conteneurs dont la marchandise est classée dangereuse ou inflammable et qui sont autorisées à stationner au port par la capitainerie, le pointeur autorise leur débarquement toujours par l'intermédiaire du chef d'escale ou du chef d'équipe ; le suivi du séjour de ces conteneurs est assuré par la capitainerie.

Dans le cas où la sortie directe est demandée par le client, celui-ci informe le pointeur directement et lui présente les documents nécessaires à la sortie des TC

Etape 8 : Pointage des conteneurs

Dès débarquement des conteneurs destinés à la sortie directe, le client remet au pointeur ODEP le bon de manipulation qui, Après pointage et vérification du numéro d'identification des conteneurs et des camions sur le BM et physiquement et après visa du BM le remet à son tour au client.

Etape 9 : Remise du bon d'autorisation de sortie

Après réception du BM visé par le pointeur ODEP, le magasinier import remet au client les quatre souches du Bon d'Autorisation de Sortie : souche douane, souche surveillance, souche de la compagnie de navigation et la souche du client .

La cinquième souche du bon d'autorisation de sortie, la facture de l'ODEP et le connaissement sont transmis au Service Accueil et Relations Publiques pour le dossier Navire.

Etape 10 : Sortie du terminal

Après obtention du bon d'autorisation de sortie, le client ou son représentant le présente à l'agent de parc qui

vérifie le N° du camion et du ou des conteneurs chargés et autorise la sortie du véhicule.

Voir diagramme de la procédure (annexe)

3- Livraison des conteneurs stockés

Objet :

Déroulement des formalités de livraison des conteneurs réceptionnés aux clients pour une sortie en ville par le camion ou par wagon.

Objectif :

Assurer la livraison des conteneurs dans les meilleurs conditions afin de satisfaire le client et optimiser l'utilisation des engins.

Résultat final :

Des conteneurs livrés aux clients

Champs d'application :

Cette procédure ne concerne pas les conteneurs faisant l'objet de sortie directe.

Liste des intervenants :

- Le client
- Le magasinier import
- L'agent de parc
- Le conducteur d'engin
- Les services de douanes
- L'agent de facturation

Description de la procédure

Etape1 : Visa de reconnaissance

Dès que le client se présente pour avoir son visa de reconnaissance, il présente le connaissement original du TC portant le cachet « Bon à délivrer » de la compagnie de navigation.

Le magasinier import procède aux contrôles et vérifications suivantes sur AS/400 :

- S'assurer que le TC est manifesté ;
- S'assurer qu'il est pointé ;
- S'assurer de sa localisation.

Le magasinier informe le client de l'état du conteneur au débarquement et procède au compostage au verso du connaissement et apposition du cachet nominatif et du visa du magasinier.

Etape 2 : Formalités et visite douanière

Le client ou son représentant accomplit les formalités de déclarations douanières et fait visiter sa marchandise selon la procédure « visite douanière à l'import et à l'export »

Etape 3 : Facturation ODEP

Après formalités et visite douanière, le client règle les factures de magasinage, aconage, et autres prestations suivant la procédure de facturation de la DF, et ce au guichet facturation de Terminal à conteneurs pour les clients à crédits et au guichet facturation de la Division Facturation pour les clients au comptant.

Etape 4 : Contrôle de conformité et édition et remise au client du bon de manipulation

Dès que le client se présente pour avoir le bon autorisation de sortie, le magasinier vérifie si la date limite de facturation est supérieure ou égale à la date de sortie et en contrôlant si le conteneur n'est pas bloqué pour d'autres raisons (litige).

Il saisit sur AS/400 le numéro du camion et l'identité du représentant du client ou du conducteur pour les sorties par camion et le N° du wagon pour les sorties par wagon.

Il édite et remet ce bon de manipulation au représentant du client.

Si la date limite de facturation est inférieure à la date de sortie, le client est invité à régulariser sa facture.

Etape 5 : Accès du véhicule au terminal

Le client ou son représentant pour le camion/ l'ONCF pour le wagon, en présentant le BM à l'agent de parc affecté à la zone d'accès au terminal qui vérifie le N° du camion. Le client stationne à la zone de chargement des wagons.

L'accès des wagons se fait par l'ONCF qui a communiqué au préalable le N° du wagon au client. Le client remet le BM à l'agent de parc chargé du chargement des wagons.

Etape 6 : Localisation physique du conteneur

Dès l'entrée du camion ou du wagon au parc et réception du BM, l'agent de parc affecté à l'opération de chargement prend en charge la localisation des conteneurs.

Etape 7 : Chargement du conteneur sur camion u sur wagon

Dès localisation du conteneur , et sur demande de l'agent de parc, le conducteur d'engin procède au chargement du conteneur sur camion ou sur wagon. En cas d'anomalie constatée sur le conteneur, le client peut demander un constat.

Etape8 : Endossement du bon de manipulation

Dès chargement, l'agent de parc vérifie à la sortie du terminal :

- Le N° du TC porté sur BM avec le TC chargé sur camion ;
- Le N° d'immatriculation du camion avec celui porté sur BM ;
- L'identité du conducteur avec celle portée sur le BM ;
- La date de sortie avec celle du BM.

Il vise également au verso le bon de manipulation avec indication de son matricule.

Etape 9 : Edition du bon d'autorisation de sortie.

A la sortie du terminal, une fois le contrôle de conformité effectué et le BM endossé, le magasinier import récupère le BM et édite « le bon d'autorisation

de sortie » en 6 exemplaires. Il remet 4 exemplaires au client, transmet un à la DC et classe un exemplaire.

Etape 10 : Sortie du conteneur du terminal

Après réception du Bon Autorisation de Sortie par le client ou son représentant ou l'ONCF, l'agent de parc affecté à la sortie du terminal vérifie le N° du camion et le N° du conteneur chargé avec les N° portés sur le B.A.S, le vise et autorise la sortie.

Etape 11 : Edition de l'état de sorties des TC

A la fin du 2^{ème} shift, le magasinier import édite l'état des conteneurs ayant fait l'objet d'une sortie du terminal dans la journée.

Une copie de cet état est archivée à la section import. Il envoie par cahier de transmission les connaissements, la 5^{ème} souche du bon autorisation de sortie et les factures réglées à la DF.

Le bon de manipulation est classé par l'agent de parc de la section import.

 **Voir diagramme de la procédure (annexe)**

B- Traitement des conteneurs à l'export

1-Réception et stockage des conteneurs

Objet :

Prise en charge physique et documentaire des conteneurs destinés à l'export

Objectif :

Assurer la réception des conteneurs dans les meilleurs conditions afin de satisfaire le client et d'optimiser l'utilisation des engins et du parc de stockage.

Résultat final :

Conteneurs stockés au parc prêts pour embarquement .

Champs d'application :

Les conteneurs pleins à l'export sur camions.

Liste des intervenants :

- Client
- Magasinier export
- Agent de parc
- Conducteur de chariot cavalier

Description de la procédure

Etape 1 : Accès au port et visa du Bulletin de Réception par la DS

Après vérification du numéro du conteneur par rapport à celui porté sur le BR, l'agent de la surveillance vise le BR en apposant le cachet indiquant la date et l'heure d'accès du conducteur au port.

Etape 2 : Présentation du BR au guichet du Terminal

Après obtention du BR visé par l'agent de surveillance à la porte, le client remet le BR visé au magasinier export devant le guichet du terminal.

Etape3 :Contrôle de conformité

Dès accès du camion au guichet, le magasinier vérifie le BR présenté par le client :

Le cachet de la DS ;

Le cachet de la compagnie ;

La marque et le N° du conteneur avec ceux marqués sur le conteneur chargé ;

La destination.

Si le magasinier constate une non conformité quelconque, il fait retourner le camion aux étapes précédentes.

Etape 4 : Saisie et compostage du BR

Après contrôle de conformité et saisie sur AS/400 des éléments du BR , le magasinier délivre un visa du BR mentionnant :

- N° du BR attribué par le système ;
- Date d'accès au port ;
- N° du camion et le nom du client.

Etape 5 : Réception du conteneur, déchargement et stockage

Dès l'accès à la zone de chargement et après vérification de toutes les formalités, le chef de zone export relève les réserves constatées sur l'état extérieur du conteneur et signe le BR. Ensuite, il affecte la travée pour les conteneurs pleins et désigne la parcelle de stockage pour les conteneurs vides.

Il procède ensuite à la saisie sur AS/400 des réserves relevées et garde le BR pour le compte :

- Du transitaire ou du client pour le plein
- De la Division Commerciale pour le vide

Etape 6 : Edition des états de réception des conteneurs

A la fin de la journée ou à la demande du client, le magasinier édite un état journalier, par client, des conteneurs reçus, comportant l'identification de chaque conteneur et les N° des BR attribués par système.

 **Voir diagramme de la procédure
(annexe)**

2- Embarquement direct des conteneurs

Objet :

Embarquement direct des conteneurs non autorisés à stationner au port conformément à la réglementation en vigueur (produits dangereux) ou à la demande des clients.

Objectif :

Limiter le séjour de certaines catégories de marchandises afin de veiller à la sécurité de ces marchandises, des installations portuaires et de l'environnement.

Résultat final :

Des conteneurs embarqués immédiatement après leur accès au port soit à la demande du client soit pour des raisons de sécurité.

Champs d'application :

Les conteneurs autorisés à être directement embarqués.

Liste des intervenants :

- Le client ou son représentant ;
- Le chef magasinier export ;
- Le magasinier export ;
- Le pointeur ODEP.
- Le douanier ;
- Le conducteur d'engin ;
- Le chef d'escale ou le chef d'équipe ;
- Le grutier.

Description de la procédure

Etape 1 : Demande d'autorisation d'embarquement direct d'un conteneur à l'ODEP

Le jour même de l'embarquement, le client présente une demande d'autorisation d'embarquement direct du TC par lettre au chef magasinier export, accompagnée de l'accord préalable de la douane de la capitainerie.

Le chef magasinier export vérifie le travail du navire concerné et appose son accord et sa signature ainsi que le cachet « Bon à facturer » sur la lettre précitée.

Le magasinier export saisit ensuite les données de la demande sur AS/400.

Etape 2 : Facturation ODEP :

Dès obtention de l'accord ODEP, le client ou son représentant accomplit toutes les formalités de facturation soit à la Division Facturation soit sur place au guichet facturation du terminal à conteneurs si le règlement est à crédit.

Le règlement de la facture ODEP peut s'effectuer simultanément avec les opérations d'acheminement des conteneurs au quai.

Etape 3 : Acheminement des conteneurs au quai

Après accord de l'ODEP pour embarquement direct, le client présente à l'agent de parc, à l'entrée du terminal, la lettre d'embarquement direct accordée par l'ODEP. En suite achemine le conteneur chargé sur camion directement vers le poste d'accostage du navire.

Etape 4 : Pointage

Avant l'embarquement des conteneurs, à la présentation des factures et bon à charger au pointeur, celui-ci vérifie la conformité de la facture ODEP.

Le chef d'équipe ou le chef d'escale vérifie l'état physique du conteneur soit pour des fins de sécurité, soit pour demander le changement éventuel de l'accessoire de manutention.

Le pointeur remplit le BPE pour chaque conteneur à embarquer, il garde les factures et les BPE de ces conteneurs embarqués qu'il envoie directement à la DF.

Etape 5 : Embarquement

Et ce, après le signal du chef d'équipe ou du chef d'escale et après pointage.

 **Voir diagramme de la procédure (annexe)**

3- Embarquement des conteneurs

Objet :

Embarquement des conteneurs à l'export

Objectif :

Réglementer et organiser le séquence d'embarquement des conteneurs afin d'éviter toute attente à l'export pour non disponibilité d'un conteneur export ou autre.

Résultat final :

Embarquement des conteneurs à l'export suivant une séquence préétablie de manière à éviter toute attente au navire.

Champs d'application :

Cette procédure s'applique à tous les conteneurs à l'export y compris les conteneurs hors gabarit sauf :

- Les conteneurs embarqués directement ;
- Les conteneurs débarqués pour être rembarqués.

Liste des intervenants :

- Le client ou son représentant ;
- L'agent de parc ;
- Le chef d'équipe ;
- Le pointeur de la CIE ;
- Le magasinier export ;
- La compagnie de navigation ;
- Le chef d'escale ;
- Le pointeur ODEP.
- Le chef d'escale ;
- Le pointeur ODEP ;
- Le conducteur d'engin ;
- Le grutier.

Description de la procédure

Etape1 : Visite douanière

Selon procédure « visite douanière des conteneurs à l'import et l'export » pour les TC pleins.

Etape 2 : Facturation ODEP

Après formalités et visite douanière pour les TC pleins, et après embarquement pour les TC vides, le client règle les factures de magasinage, aconage, ad valorem et autres prestations suivant la procédure de la facturation de la DF au guichet facturation de Terminal à conteneurs pour les clients à crédit et au guichet facturation de la Division Facturation.

Etape 3 : Dépôt de la liste de séquence

Le représentant de la compagnie de navigation dépose au guichet du magasinier export la liste de séquence (5h au maximum après l'accostage du navire en cas où ce dernier effectue l'import et l'export/ un shift=8h avant l'accostage où cas où il effectue l'export seulement). et les documents relatifs aux conteneurs.

- Bon à charger visé par la douane ;
- Facture ODEP pour les TC pleins ;
- Billet de bord (engagement par la CIE d'assurer le transport de la marchandise au port de destination).

Afin d'anticiper sur les opérations d'export, une liste provisoire de séquence peut être demandée par la DTC à la compagnie de navigation avant la liste définitive.

Etape 4 : Contrôle de conformité

Dès réception de la liste de séquence et des documents des conteneurs à embarquer, trois types de contrôle sont opérés :

- Un contrôle portant sur l'horaire de dépôt de la liste de séquence ;
- Un contrôle sur le contenu de la liste de séquence : conformité des données séquencées avec ceux des TC, , existence de l'ordre d'embarquement
- Un contrôle de la date de préemption de la facture dans le cas d'un paiement au comptant.

Etape 5 : Régularisation

Cas d'un dépassement de délai : Suivant règles de dépôt de la liste de séquence.

Cas où les documents des TC ne sont pas conformes : Le magasinier export retourne les documents non conformes des TC à la compagnie de navigation en les

rayant de la liste de séquence. Le représentant se chargera de régulariser les non conformités des documents afin que les TC soient acceptés. La liste de séquence doit respecter l'ordre de stockage des TC. sur le parc.

Etape 6 : Saisie de la liste de séquence

Après vérification de la conformité de la liste de séquence, le magasinier export procède à la saisie des éléments suivants :

- N° et la marque du TC/N° d'ordre de séquençement ;
- N° de la DUM/Date de lancement de la DUM ;
- N° de la facture ODEP/Mode de paiement (au comptant ou à crédit)

Un tirage de la liste de séquence sous forme de listing informatique est ensuite effectué en plusieurs exemplaires.

Le chef d'escale ou le magasinier export remet une copie au pointeur ODEP à quai, une à la zone export. Le représentant de la compagnie de navigation garde une copie.

Etape 7 : Localisation des conteneurs

Dès réception de la liste de séquence, l'agent de parc transpose sur la liste de séquence l'emplacement exact des conteneurs au sein de la travée pour les TC pleins ou du bloc pour les TC vides.

Etape 8 : Acheminement des conteneurs vers les quais d'embarquement

Après localisation des conteneurs et au signal du chef d'escale ou du chef d'équipe pour les conteneurs pleins, l'agent de parc localise les conteneurs sur la liste de séquence et procède au transfert vers le quai selon l'ordre du plan de chargement.

Pour les conteneurs vides", l'agent de parc procède au transfert selon l'ordre de stockage. L'acheminement vers le quai se fait par tracteurs.

Etape 9 : Vérification de conformité

Avant l'embarquement des TC et après arrivée de celui-ci à quai, le pointeur ODEP vérifie :

- La conformité de l'identification des TC avec la liste de séquence ;
- La date limite de facturation pour les TC réglés au comptant ;
- L'état physique des TC (plomb et état extérieur).

Le chef d'escale ou le chef d'équipe vérifie :

- L'état physique du TC soit pour des fins de sécurité, soit pour demander le changement éventuel de l'accessoire de manutention.
- L'arrimage de la marchandise et la fixation des ranchars sont en particulier vérifiés dans le cas des flats.

Dans le cas de la non conformité d'un TC et possibilité de régularisation immédiate par la compagnie de navigation, le TC est mis de côté sur le quai et attendant cette régularisation.

Si la régularisation immédiate n'est pas possible, le conteneur est retourné au parc pour stockage.

Etape 10 :Embarquement des TC

Au signal du chef d'escale ou du chef d'équipe et en fonction du plan de chargement, le pointeur de la compagnie désigne au chef d'équipe ou au chef d'escale les conteneurs à embarquer.

Ce dernier ordonne au grutier d'opérer l'embarquement après pointage du conteneur par le pointeur ODEP sur le BPE.

Dans le cas de conteneurs hors gabarit, le stévédore assure la mise à disposition et l'installation des accessoires adéquats à l'embarquement du conteneur.

Etape 11 : Liquidation des TC embarqués

Dès réception des bordereaux de pointage, le magasinier export reçoit par cahier de transmission du service pointage 2 fois par jour : un matin et après midi. Il saisit les BPE sur AS/400, édite l'état des conteneurs embarqués sur listing informatiques et vérifie avec les documents des conteneurs préalablement séquencés. Le magasinier export mentionne au verso des factures des TC embarqués, le nom du navire, la date et le moyen d'embarquement des conteneurs.

Il transmet ensuite à la facturation :

- Factures des TC pleins embarqués ;
- Etat des TC pleins embarqués ;
- Etat des TC vides embarqués ;
- BR des TC vides embarqués.

Etape 12 : Transmission de l'état de conteneurs embarqués à la DF

Après contrôle de l'état des conteneurs embarqués, le magasinier export transmet par cahier de transmission :

- L'état des conteneurs pleins embarqués avec leurs factures ;
- L'état des conteneurs vides embarqués avec leurs BR liquidés

Etape 13 : Facturation

Dès réception des états des conteneurs embarqués, la DF procède à la régularisation de la facturation.

Etape 14 : Archivage au dossier Navire

Dès réception des documents des TCs embarqués, l'agent de la section suivi de prestation classe au dossier Navire :

- Une copie de la liste de séquence ODEP ;
- Les billets de bord avec la liste de séquence client ;
- Les bordereaux de pointage export ;
- Les bons à charger avec la liste d'embarquement.

Règles de dépôt de l'état de séquence

1- Cas de navires travaillant à l'import et à l'export :

- Pour les navires commençant leurs opérations d'import le 1^{er} ou le 2^{ème} shift, le délai de dépôt de la liste de séquence est de 5 h après le début des opérations.
- Pour les navires commençant leurs opérations le 3^{ème} shif, l'heure de dépôt de séquence est 20h.

2- Cas des navires travaillant à l'export directement

- Cas des navires travaillant le 2^{ème} ou le 3^{ème} shift, le délai de dépôt de la liste de séquence est de 8 heures à l'avance.
- Cas des navires travaillant le 1^{er} shift, le délai de dépôt de la liste de séquence est 20 heures à la veille.

3- Cas des navires rouliers

Le délai de dépôt de la liste de séquence est limité à 2 heures après l'accostage du navire

4- Cas des navires porte-flats primeurs

Pour les navires porte flats primeurs, il n'est pas nécessaire de déposer la liste de séquence.

5- Ajout sur la liste de séquence

L'ajout de conteneurs sur la liste de séquence d'un navire après l'heure limite de dépôt est du ressort du chef du terminal à conteneurs

 **Voir diagramme de la
procédure (annexe)**

C- Visite douanière à l'import et à l'export :

Objet :

Programmation des conteneurs Import et Export pour la visite douanière .

Objectif :

Mettre à la disposition des clients et de la douane les conteneurs pour la visite douanière dans les délais, afin de permettre l'embarquement ou la livraison des conteneurs.

Résultat final :

Des conteneurs visités par la douane et stockés au parc.

Champs d'application :

Conteneurs import et export.

Listes des intervenants :

- Le client ou son représentant ;
- Le chef magasinier export ;
- Le magasinier export ;
- Le pointeur ODEP ;
- Le douanier ;
- Le conducteur d'engin ;
- Le chef d'escale ou le chef d'équipe ;
- Le grutier.

Description de la procédure

Etape 1 : Programmation des TC à la visite douanière

Sur demande du client , la douane procède à la saisie des données du TC sue AS/400 sur la base des documents du TC (DUM et CNT).

Etape 2 : Edition du programme de visite douanière

L'agent de parc affecté à la localisation procède à l'édition du programme de visite douanière sur AS/400/

- Export : Après avoir arrêté le programme ;
- Import : La veille pour le 1^{er} shift, au fur et à mesure de la programmation pour le 2^{ème} shift.

Etape 3 : Traitement du programme de visite douanière

Dès l'édition du programme, l'agent de parc affecté à la localisation procède à l'édition du programme de visite douanière, en éditant le programme de celle-ci par terminal sur AS/400.

Etape 4 : Dispatching du programme de visite douanière

Après traitement du programme, cette opération se fait en répartissant les TC à transférer sur les agents de parc

Etape 5 : Localisation physique des TC

Dès réception de la liste des TC à visiter, l'agent de parc y procède en reposant sur la liste la position de chaque TC à l'intérieur de la travée.

Etape 6 : Transfert des TC vers la zone de visite

Et ce par le conducteur d'engin, sur indication de l'agent de parc, au plus tard, au cours du 3^{ème} shift, en déplaçant ou en tractant le TC vers la zone de visite. Les TC frigo sont visités par la douane sur le lieu de stockage.

Etape 7 : Visite douanière

La douane procède à la visite le lendemain de la programmation.

Etape 8 : Vérification de conformité

Avant l'autorisation du retour au parc, l'agent de parc vérifie que le TC est plombé après la visite. Dans le cas contraire, il prend note des références du TC qu'il signale au chef du service parc, et parallèlement au responsable de la sécurité de la DTC.

Le TC non plombé est maintenu dans la zone de VD jusqu'à régularisation.

Etape 9 : Information client

Le chef de service parc envoie au client un fax d'information sur l'état de son TC.

Une copie du fax est archivée dans le dossier navire, une autre est transmise à la Division Juridique en cas de demande de constat par le client.

Etape 10 : Retour des TC au parc

Sur indication de l'agent de parc, le conducteur d'engin y procède après la VD pendant le 2^{ème} shift , au plus tard le 3^{ème} shift, en déplaçant ou en tractant le TC vers la travée dans le parc de stockage.

L'agent du parc note la travée de chaque TC sur une feuille de localisation.

Etape 11 : Mise à jour de la localisation

Le lendemain de la visite douanière , l'agent de parc modifie sur AS/400 le N° de la travée de chaque TC visité et réintégré au parc de stockage.

Les listings du programme de VD et les fiches de localisation sont classés par les agents de parc.

 **Voir diagramme de la
procédure (annexe)**

E : Facturations des prestations liées au conteneurs

1) L'aconage

Les conteneurs à l'import et à l'export quels que soient leurs contenu sont facturés à l'unité par application des tarifs ci-dessus :

1-1 Conteneurs pleins

Dimension	Tarif à l'unité
- Conteneur de 20 pieds - Conteneur de 35 ou 40 pieds	1000.00 DH 1700.00 DH

1-2 conteneurs vides

Dimension	Tarif à l'unité
- Conteneur de 20 pieds - Conteneur de 35 ou 40 pieds	90.00 DH 180.00 DH

Les tarifs ci-dessus subissent différentes réductions dans les conditions ci-après :

Conditions	Taux de réduction
- TC pleins à l'export manutentionnés par engins de levage - TC pleins et vides manutentionnés par rampe sur des navires rouliers A l'import : A l'export :	- 10% - 10% - 30%
- TC pleins de valeur unitaire : ≤ 100 000.00 DH pour les TCs de 20 pieds ≤ 140 000.00 DH pour les TCs de 35/40 pieds A l'import A l'export	- 40% - 65%

2- Le magasinage

Au delà du délai de franchise, un magasinage est facturé par application des tarifs ci-dessous qui s'entendent par unité et par jour.

2-1 : Conteneurs pleins :

Soit « n » le nombre de jours calendaires de stationnement au delà du délai de franchise.

Le tarif de magasinage est fixé en fonction de « n » comme suit :

	Tc 20 pieds	TC 35/40 pieds
$n \leq 5$	25.00 DH	50.00 DH
$6 \leq n \leq 15$	50.00 DH	100.00 DH
$n > 15$	100.00 DH	200.00 DH

