

Note d'information
Compte-rendu réunion du 25 décembre 2024
FNCL - Direction Générale ANP

À l'initiative de la FNCL, une rencontre a été organisée au siège de la Direction Générale de l'ANP le mercredi 25 décembre, dans le cadre de la concertation et afin de débattre des actions à mettre en œuvre pour améliorer la fluidité du transit des céréales par les ports gérés par l'Agence.

L'ANP était représentée par son nouveau Directeur Général, M. Mustapha FARES, par le Directeur de la Régulation des Activités et des Opérateurs, M. Mustapha LHAMOUZ, et par les Directeurs Régionaux de Casablanca et Jorf Lasfar, MM. Anouar HARRAK et Mohamed EL YOUSOUFI

La délégation de la FNCL était conduite par M. Omar YACOUBI SOUSSANE, accompagné de Mmes Ibtissam SELMANI, Salima GUERSSEL, Siham AIT OUAHMAN, et de MM. Youssef SLIMANI, Youssef MIKOU et Hanine TAZI.

- Après un mot de bienvenue du Directeur Général de l'ANP, le Président YACOUBI a félicité celui-ci pour sa récente nomination, et pour la reprise du dialogue avec l'Agence, à un moment où les conditions de passage portuaire sont plutôt bonnes, afin de réfléchir ensemble à la mise en place des éléments qui permettront de dépasser les difficultés en périodes de crise.

Il a rappelé certaines complications rencontrées en 2024, dont la fermeture du port de Casablanca pendant plus d'une dizaine de jours en février-mars, qui avait causé une congestion inédite des navires en rade, et une pression accrue sur les évacuations.

Cette crise avait été le point de départ d'un cycle de concertations avec les différents opérateurs portuaires à Casablanca et Jorf, entrepris sous l'égide de l'ANP entre fin avril et début juin 2024.

Cette concertation avait mis en lumière la nécessité de mettre en place un **système d'information** pour toute la chaîne des opérateurs portuaires, qui fournisse des données en temps réel pour pouvoir réagir très rapidement. La concertation avait aussi porté sur les **cadences d'évacuation** et les **règles d'accostage** aux silos et quais banalisés.

Le Président YACOUBI a salué les **investissements en capacités** réalisés par SOSIPO, et en cours de réalisation par MASS Céréales. MARSAMAROC aussi est très à l'écoute de nos attentes et réagit en conséquence en termes d'investissements et d'organisation (nouvelles grues, circuits camions, pauses déjeuner alternées pour les grutiers, etc.).

Ces améliorations ont un impact positif sur les évacuations, et la concertation va permettre de continuer à améliorer le passage portuaire.

Le **troisième shift** et le travail en **24/7** instaurés par l'ANP pour tous les opérateurs portuaires sont aussi une avancée majeure qui a amélioré de 50% la capacité nominale de traitement portuaire.

Dans les faits, il y a encore des points d'organisation à renforcer, comme le nombre insuffisant de douaniers, la disponibilité de l'ONSSA, etc.

Le succès de l'opérationnalisation du 24/7 et l'amélioration des temps de passage portuaires nécessiteraient un renforcement du suivi au niveau du système d'information.

Le Président YACOUBI a ensuite abordé la question de la **sécurité** des camions et de leurs chargements dans l'enceinte portuaire, en évoquant des cas identifiés de vols de marchandises, et en souhaitant que les gestionnaires de silos et quais renforcent leur surveillance.

En raison de l'impact du manque de pluviométrie sur les récoltes, il faut s'attendre en 2025 et pour les années qui suivent à des niveaux d'importations de céréales similaires ou supérieurs à 2024 (10 MT) ; une préparation est donc nécessaire pour recevoir ces quantités.

- Reprenant la parole, le Directeur Général de l'ANP a assuré que la reprise du dialogue s'inscrit dans la continuité de ce qui a été entrepris par sa prédécesseure, dans un cadre élargi à tous les opérateurs de l'exécution portuaire.

Les céréales sont un sujet majeur pour l'Agence et son ministère de tutelle, tant en termes de volumes que de préoccupations pour la sécurité alimentaire du pays.

Le Directeur Général de l'ANP a abordé le sujet de la **Souveraineté nationale** et du **Stockage stratégique**, qui constituent un pilier prioritaire de l'Agence Nationale de Gestion Stratégique des Participations de l'État, maître d'œuvre de la politique actionnariale de l'État.

Ce projet de stock stratégique est mené par le ministère de l'Intérieur, associé aux ministères du Commerce et de l'Industrie, de l'Agriculture, de l'Équipement, du Transport et de la Logistique, de la Santé, ...).

Ces différents départements travaillent pour avoir des zones logistiques de stockage des produits stratégiques dans les douze régions du Royaume.

L'ANP n'a pas vocation à encadrer ce stockage stratégique, et doit gérer uniquement le stockage en transit time ; d'où l'importance de relancer les réunions de concertations, élargies à tous les opérateurs portuaires.

Les concessions accordées aux gestionnaires des silos portuaires doivent leur garantir un niveau d'activité, mais ils s'estiment désavantagés par les volumes de céréales traités sur les quais banalisés.

Dans le cas des navires mixtes (aliments pour bétail et céréales), le Directeur Général de l'ANP réfléchit ainsi à accorder la possibilité aux silos portuaires de traiter les aliments pour bétail.

- Les représentants de la FNCL ont appelé à la réciprocité, en demandant que le traitement des céréales soit aussi accordé aux quais généralistes.

- À propos du troisième shift, le Directeur Général de l'ANP juge inadmissible l'insuffisance d'effectifs (douane et autres). Il y a obligation de service public, c'est une mission régaliennne, qui a fait l'objet d'une mise en garde du Wali de Casablanca.

Le Directeur Général de l'ANP estime que d'autres opérateurs du privé ont aussi leur part de responsabilité (transitaires, consignataires, personnels des silos et grutiers, camionneurs, magasiniers des importateurs, etc.) et sont parfois de connivence pour ne pas travailler la nuit.

Selon lui, un camion doit circuler, et ne doit pas être immobilisé au port toute la nuit parce que le dépôt du réceptionnaire est fermé.

Pour améliorer la traçabilité des flux de camions, les caméras du port vont être upgradées en recourant à l'IA, pour identifier et suivre les camions et leurs temps de passage.

Pour le cas des fraudes évoquées précédemment, les caméras sont à la disposition des importateurs (zones gérées par les opérateurs, et parties communes gérées par l'ANP), sur injonction du tribunal.

L'accostage aux quais banalisés est soumis à des règles, sauf instruction donnée via courrier officiel du ministère de tutelle concerné (Industrie, Agriculture, Santé, etc.).

La vraie question aujourd'hui est l'évacuation, et SOSIPO peut désormais charger un camion en une minute.

- Les représentants de la FNCL ont confirmé que l'évacuation est désormais le sujet principal.

Les investissements réalisés et en cours sont conséquents, tant au niveau des silos que de MARSAs, qui a changé toutes ses grues et qui investit actuellement 400 MDH pour obtenir un tirant de 12 mètres accessible aux panamax.

Par ailleurs le passage au travail en 24/7 correspond à 1/3 de port en plus, soit une augmentation de +50% de capacité nominale d'évacuation.

Le troisième shift devrait même être meilleur que les deux autres.

Mais le temps de chargement d'un camion en une minute à SOSIPO est une valeur théorique, à comparer aux temps d'attente et de circulation des camions dans le port.

D'où la nécessité d'un système d'information (actualisé à une fréquence quotidienne ou même pour chaque shift), pour identifier les causes et corriger (absence douanier, grutier, panne circuit, wagons, etc.)

- Le Directeur Général de l'ANP a validé l'idée d'améliorer le système d'information, pour structurer les remontées quotidiennes des situations des silos et quais, et les mettre à disposition des importateurs

Il a ajouté qu'un nouvel avenant a été signé pour que MASS Céréales puisse utiliser le dépôt de YELLOWROCK à Jorf pour le stockage de transit des autres importateurs.

Il a ensuite évoqué la pertinence de mobiliser le **train**, pour répondre aux besoins de massification des flux.

Les représentants de la FNCL ayant évoqué les difficultés à obtenir des wagons, il s'est engagé à impliquer l'ONCF, celui-ci faisant partie du corpus d'actionnaires pour Zenata, et ayant pour mission de connecter Zenata au port. **Zenata** sera une zone sous douane pour l'import – export.

Le défaut de mise à disposition de wagons par l'ONCF sera donc un sujet à traiter lors des comités périodiques qui seront programmés à la suite de cette première rencontre.

- Revenant sur le Stock stratégique évoqué par le Directeur de l'ANP, le Président de la FNCL l'a informé qu'une étude a été lancée par la fédération, qui est très impliquée pour apporter sa contribution à la réflexion, et est disposée à présenter les conclusions et propositions de l'étude aux décideurs politiques dès que possible.

Il a par ailleurs exprimé le souhait qu'il y ait davantage de zones de dégagement sur le port de Casa. Le projet de Zenata faciliterait l'évacuation.

- Le Directeur Général de l'ANP a annoncé que les céréaliers sont les premiers sur la liste pour Zenata, en les invitant à acheter des terrains à Zenata, qui est une zone potentielle de stockage stratégique, disposant d'aires de dégagement (réseau routier à l'étude) et d'entrepôts de stockage.

« Vos problèmes sont les nôtres, notre performance est corrélée à la vôtre »

- Le Président de la FNCL a évoqué le problème des camions qui sortent par la porte 6, et qui doivent ajouter 20 km pour opérer un demi-tour à Zenata et repartir en ville.

- Le Directeur Général de l'ANP a répondu en annonçant que le **projet d'aménagement et de réorganisation de Casablanca** prévoit à terme de **limiter la circulation intra-muros des camions à Casablanca** entre minuit et six heures du matin, comme c'est déjà le cas à Rabat.

Les unités industrielles n'ont pas vocation à rester en ville, il faudra **sortir les industries à l'extérieur de Casablanca**, avec des **corridors logistiques sécurisés**.

La massification à Zenata remplira ce rôle, avec un parking de 12 ha à Chellalet pour stocker les camions.

Des travaux sont en cours pour construire des nœuds routiers à trois étages à Sidi Maarouf et à deux étages à Aïn Harrouda.

350 ha ont été identifiés sur les 1800 km du circuit autoroutier, qui peuvent être mis à disposition des industriels
« Casablanca gère un trafic national, pas que régional. On ne guérit pas le cancer avec de l'aspirine »

- Les représentants de la FNCL ont ensuite abordé le sujet des **règles d'accostage**, conditionnées au nombre imposé de navires et de jours d'attente en rade, alors que les **surestaries** sont appliquées au-delà de six jours. Ils sont d'accord pour l'ouverture des silos spécialisés aux aliments pour bétail, auquel cas ils demandent la réciprocité pour les céréales à MARSAS Maroc.

« Les volumes continuent d'augmenter, et les règles doivent changer pour limiter l'accroissement des surestaries. »

Les représentants ont regretté que les concertations aient été interrompues depuis le 11 juin, et insisté sur la nécessité du renforcement du système d'information, pour identifier les problèmes et entreprendre des actions correctives très rapidement.

Le lissage des importations est impossible, mais les nouvelles capacités vont permettre d'absorber les flux, à condition de régler les détails (système d'information incluant l'attribution des circuits, les pannes et autres problèmes ralentissant l'exécution, la disponibilité des douaniers et de l'ONSSA, etc.)

- Le Directeur Général de l'ANP a demandé que la FNCL lui communique ses indicateurs sur les surestaries, et le Directeur de la Régulation des Activités et des Opérateurs a confirmé qu'un travail est en cours pour enrichir le reporting journalier.

Les concertations vont être réamorçées avec tous les partenaires, y.c. l'ONCF

Les Projets de décisions pour les ports de Casablanca et Jorf seront communiqués à la FNCL pour avis avant publication.