



المجلس الوطني للتجارة الخارجية
CONSEIL NATIONAL DU COMMERCE EXTERIEUR

***Rapport de la commission
Simplification des procédures
Présenté le 10 octobre 2002***

Table des matières

1. L'EDI : Du projet pilote à l'étude de la généralisation.....	2
1.1. Le projet pilote de l'EDI portuaire et aéroportuaire : Genèse et évolution de l'exploitation.....	2
1.1.1. Genèse du projet pilote portuaire et aéroportuaire	3
1.1.2. Le projet pilote de l'EDI : Du manifeste simple au manifeste en pool.....	4
1.2. La généralisation du projet pilote : Des difficultés à surmonter	8
1.2.1. La généralisation aux agents maritimes.....	8
1.2.2. La généralisation aux ports et aéroports	10
1.3. L'étude de généralisation de l'EDI aux autres opérations et opérateurs du commerce extérieur	12
2. Le coût de passage portuaire : Nécessité d'une démarche concertée pour préserver la compétitivité .	15
3. La simplification des procédures portuaires et aéroportuaires : Des avancées à consolider .	18
3.1. La simplification des procédures aéroportuaires.....	18
3.1.1. Description de la chaîne des intervenants dans les procédures aéroportuaires	18
3.1.2. Les dysfonctionnements constatés.....	19
3.1.3. Les recommandations du Conseil en matière de simplification des procédures portuaires et aéroportuaires	21
3.2. La simplification des procédures portuaires : Un chantier à consolider.....	25
4. La simplification des procédures de contrôle de qualité des produits alimentaires : Un chantier à ne pas négliger	26
4.1. Composition du système de contrôle de la qualité.....	26
4.1.1. Le ministère chargé de l'Agriculture.....	26
B. Les services de la répression des fraudes	27
C. L'Etablissement autonome de contrôle et de coordination des exportations	28
4.1.2. Le ministère de la Santé publique	29
4.1.3. Le Ministère du Commerce et de l'Industrie.....	30
4.1.4. Le ministère des Pêches maritimes.....	31
4.1.5. Le ministère de l'Intérieur	31
4.1.6. Les organismes de coordination en matière de contrôle de qualité	32
4.2. Le contrôle de la qualité à la lumière de l'expérience internationale	32
4.2.1. L'harmonisation initiée par le Codex Alimentarius.....	32
4.2.2. Exigences de l'Union européenne en matière des systèmes de contrôle des pays tiers..	33
4.2.3. Modèles d'organisation du contrôle à l'exportation.....	34
4.3. Quelle réforme pour le système contrôle de la qualité ?	36
4.3.1. Réflexion menée par le Gouvernement en 1991	36
4.3.2. Réflexion menée par les départements en chargés du contrôle de la qualité en 1993..	38
4.3.3. Réflexion menée par le CNCE en 1998.....	39

Rapport de la commission Simplification des procédures

A l'effet de donner un nouveau souffle aux travaux de simplification des procédures, le Conseil a institué une Commission de « simplification des procédures ». De part sa composition, cette commission a apporté une contribution importante à l'effort national fourni dans ce domaine.

Les travaux de la commission ont concerné principalement quatre domaines. Il s'agit de l'échange de données informatisé, du coût de passage portuaire, de la simplification des procédures portuaires et aéroportuaires et du système de contrôle de la qualité.

1. L'EDI : Du projet pilote à l'étude de la généralisation

La mise en place d'un projet d'échange de données informatisé (EDI) entre les opérateurs du commerce extérieur a été recommandée à maintes reprises et depuis plusieurs années par différentes instances nationales et internationales (Commission nationale de simplification des procédures, Banque Mondiale, Conseil national du commerce extérieur, etc.).

La mise en œuvre de cette recommandation s'est heurtée, durant plusieurs années, d'une part à l'ampleur du projet qui nécessite la mobilisation de moyens humains et financiers considérables et d'autre part au problème de l'inexistence au Maroc d'entreprises pouvant assurer le service de réseau à valeur ajoutée nécessaire à tout projet EDI.

Pour dépasser ces deux obstacles majeurs, la troisième session ordinaire du Conseil a recommandé la mise en place de projets pilotes d'échange de données informatisé entre les opérateurs du port et de l'aéroport de Casablanca et de limiter leur usage à quelques opérateurs et opérations.

Suite à cette recommandation plusieurs travaux ont été engagés par le Conseil dont notamment la mise en place du projet pilote de l'EDI portuaire et aéroportuaire au port de Casablanca et à l'aéroport de Nouasseur portant entre autre sur le manifeste, la généralisation du projet pilote aux autres ports et aéroports et le lancement d'étude de généralisation de l'EDI aux autres opérations et opérateurs du commerce extérieur.

1.1. Le projet pilote de l'EDI portuaire et aéroportuaire : Genèse et évolution de l'exploitation

Après plusieurs mois de réflexion, la mise en place d'un projet pilote de l'EDI a été choisi par le Conseil comme la meilleure voie pour introduire la technologie d'échange de données informatisé dans le processus de simplification des procédures. L'analyse de l'exploitation du projet pilote confirme la pertinence de choix.

1.1.1. Genèse du projet pilote portuaire et aéroportuaire

Trois principaux objectifs ont été assignés au projet pilote du port de Casablanca. Il s'agit de :

- Tester l'usage de l'EDI comme moyen de facilitation des procédures ;
- Fédérer la communauté portuaire autour d'un projet permettant la réduction des coûts des transactions et des prix de revient des services portuaires ;
- Améliorer la qualité des prestations portuaires et faciliter les flux commerciaux.

A cet effet, l'Office d'Exploitation des Ports (ODEP), l'Administration des Douanes et Impôts Indirects (ADII) et quatre agents maritimes ont décidé, sous l'égide du Conseil national du commerce extérieur, d'entamer un projet pilote d'EDI limité au manifeste simple. Pour concrétiser ce projet, trois solutions d'organisation du réseau à valeur ajoutée ont été envisagées (RVA) :

- Créer une structure mixte privée publique (ODEP, ADII, Armateurs) ;
- Créer une structure par les armatures et conclure des contrats de partenariat avec l'ODEP et l'ADII ;
- Recourir à une tierce partie selon un cahier de charge préétabli.

La première réunion du comité de pilotage de l'EDI portuaire¹ a examiné ces trois options et a décidé de retenir la troisième en recourant aux services de la société GNS filiale du Groupe mondial General Electric connu par son expérience internationale dans le domaine de l'EDI. Cette société a été la seule au Maroc qui offre les services de RVA nécessaire au démarrage du projet pilote.

Un comité de suivi² a été chargé d'élaborer le cahier de charges définissant d'une part, le cadre de travail entre les membres de la communauté et la société GNS et, d'autre part les précautions d'usage en la matière.

Le comité de pilotage de l'EDI, lors de sa deuxième réunion, a adopté les recommandations suivantes :

- le comité de suivi de l'EDI a été chargé de finaliser les conventions à signer entre la communauté portuaire et la société GNS relative à la mise en place du projet pilote ;
- les agents maritimes ont été invités à préciser leur position vis à vis de l'offre des prix formulée par la société GNS ;
- le comité de suivi de l'EDI a été invité à réfléchir, en parallèle, aux conditions nécessaires à la mise en œuvre du projet pilote ;

¹ Le comité de pilotage de l'EDI est présidé par M. Hassan CHAMI, président de la CGEM et de la commission « Simplification des procédures » du CNCE. Plusieurs personnalités en sont membres actifs dont notamment, le Président du CNCE, les Directeurs généraux de l'Administration des douanes et de l'ODEP, le Président de l'ASSMAT, etc..

² Le comité de suivi de l'EDI a été institué par le Comité de pilotage pour assurer l'exécution et le suivi du projet EDI.

Une convention cadre annonçant le démarrage officiel du projet a été signée solennellement le 22 juillet 1999 entre les membres de la communauté portuaire et la société GNS. Cette convention a été à la base de plusieurs contrats bilatéraux de prestation de services signés entre les divers partenaires au projet.

Sur cette base, la réalisation du projet a débuté le 18 octobre 1999 et sa mise en place s'est effectuée sur 44 semaines et a porté sur cinq phases :

- La première phase a concerné l'étude qui s'est déroulée sur trois semaines et a permis de limiter le projet à l'échange de huit messages relatifs au processus escale entre trois partenaires (ODEP, ADII, et quatre agents maritimes) au niveau du port de Casablanca ;
- Les deuxième et troisième phases ont porté sur la conception et le développement des traducteurs et des formulaires graphiques ;
- La quatrième phase s'est intéressée à l'installation des logiciels EDI et à la réalisation des tests qui ont débuté le 06 mars 2000 ;
- La cinquième phase a porté sur la formation des administrateurs et des utilisateurs du système EDI.

Lors de la troisième réunion du Comité de pilotage tenue le 11 mai 2000, les membres du comité ont examiné l'avancement du projet et ont recommandé les actions suivantes :

- Démarrer le projet pilote le lundi 15 mai 2000 ;
- Maintenir les procédures manuelles durant la période des tests ;
- Evaluer le projet pilote après six mois de son démarrage ;
- Ouvrir le réseau EDI sur Internet à moyen terme.

1.1.2. Le projet pilote de l'EDI : Du manifeste simple au manifeste en pool

Le projet pilote de l'EDI portuaire a été doublement limité. D'une part, il n'a concerné que deux opérateurs publics (ODEP et ADII) et quatre agents maritimes (Marbar, Comarine et Comarship et Manuter). D'autre part, il s'est limité à l'échange de données relatives au manifeste simple.

En parallèle au projet pilote du port de Casablanca, l'ADII et la RAM ont initié un projet portant également sur le manifeste à l'aéroport de Nouaceur. Ce projet a été lancé le 1^{er} novembre 2000 en utilisant les services de réseau à valeur ajoutée de la société GNS.

Constatant la réussite du projet pilote portant sur le manifeste simple, le Comité de pilotage, lors de sa quatrième réunion, a pris plusieurs décisions dont notamment :

- Inviter les agents maritimes à adhérer au projet et à exploiter l'EDI portuaire ;
- Procéder à la signature des contrats pour pouvoir développer les applications informatiques nécessaires à l'intégration du manifeste en pool (voyage traité par plusieurs agents maritimes) dans la solution en exploitation ;

- Dresser la liste des messages omis à intégrer dans la phase de généralisation ;
- Etendre le projet pilote à trois autres ports à savoir Agadir, Tanger et Nador.
- Renforcer le comité de suivi par la constitution d'un Secrétariat afin de renforcer la coordination des interventions des partenaires impliqués.

Les efforts déployés ont permis d'assurer la participation des agents maritimes à l'opération pilote relative au manifeste simple. Dans ce cadre, et en plus des opérateurs publics, partenaires du projet, douze sociétés, représentant plus de 90% du volume des échanges au port de Casablanca, ont adhéré aux services du réseau à valeur ajoutée.

L'intégration du manifeste en pool a constitué une étape cruciale en matière de mise en place d'EDI portuaire. Il convient de rappeler, à cet égard que les manifestes en pool représentent plus de 75% des manifestes traités par la communauté portuaire.

L'intégration de ce manifeste a demandé un travail important de développement informatique de la part du prestataire, en collaboration avec les partenaires au projet tant publics que privés.

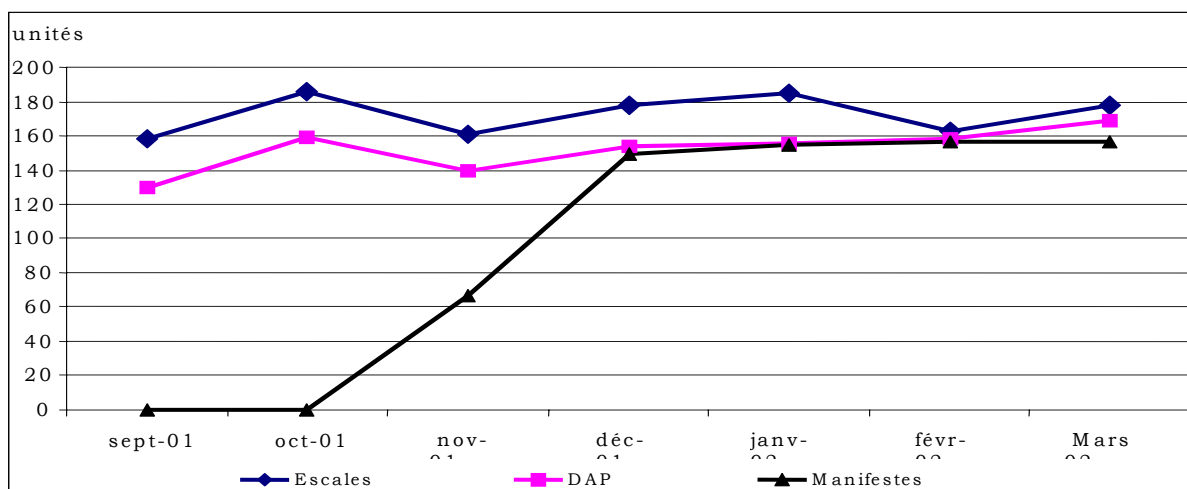
Les travaux relatifs à la finalisation de la version pool du projet ont demandé plus de trois mois. La version n'a été finalisée qu'à la fin du mois d'octobre 2001 soit un retard de deux mois par rapport à l'échéancier fixé par le Comité de pilotage. Les travaux de finalisation ont porté entre autres sur :

- La réalisation par GNS des développements informatiques commandés par l'ODEP est portant sur les prévisions des voyages, l'avis de départ, la Demande d'Attribution de Poste (DAP), la Lettre de Marchandises dangereuses (marchandises spéciales et marchandise destinées aux FAR) et certains modifications demandées par la Division des Prévisions, d'escale et de Trafiques et la Capitainerie. Les tests de ces applications se sont étaler du 26 septembre au 5 octobre 2001.
- La mise à jour en interne des programmes informatiques de l'ADII pour les rendre compatibles avec l'application manifeste en pool. Ces développements ont été achevés le 5 octobre 2001.
- La réalisation des tests qui ont débuté le 16 octobre 2001 au niveau de l'ODEP et ont révélé la nécessité d'intégrer les additifs rectificatifs. Ces testes ont été validés par la capitainerie du port et la DPET.

L'exploitation effective de la nouvelle version manifeste en pool a débuté au mois de novembre 2001. Les échanges de données par EDI des agents maritimes avec l'ADII ont atteint à partir de ce mois plus de 80% du total des connaissements reçus par cette Administration.

Concernant l'ODEP les demandes d'escale (DE) et d'attribution de postes (DAP) ont continué d'être échangés par EDI même pendant la finalisation de la version pool de l'EDI. A partir du mois de novembre 2001 l'exploitation du module manifeste a repris pour atteindre une vitesse de croisière au mois de décembre 2001. Le graphique 1 ci-dessous illustre l'évolution de l'exploitation des différents modules de l'EDI entre l'ODEP et les agents maritimes.

Graphique 1 : Evolution de l'exploitation des différents modules de l'EDI par les agents maritimes partenaires du projet

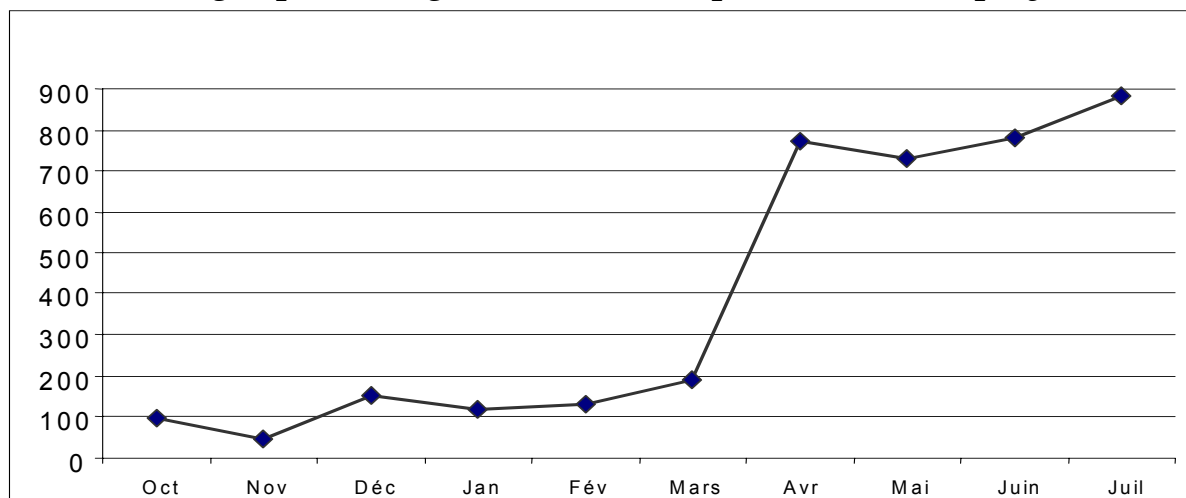


Il ressort des statistiques fournies par l'ODEP que relativement au total des demandes d'escales, d'attribution de postes et de manifestes traités durant la période septembre 2001 à août 2002, les taux d'utilisation de l'EDI a atteint plus de 82%. Si l'on exclut les mois de septembre à octobre 2001 ce taux dépasse les 95%.

De l'avis de tous les participants à l'EDI portuaire, le projet-pilote présente actuellement toutes les caractéristiques de fiabilité et de stabilité nécessaires à une exploitation accru du système.

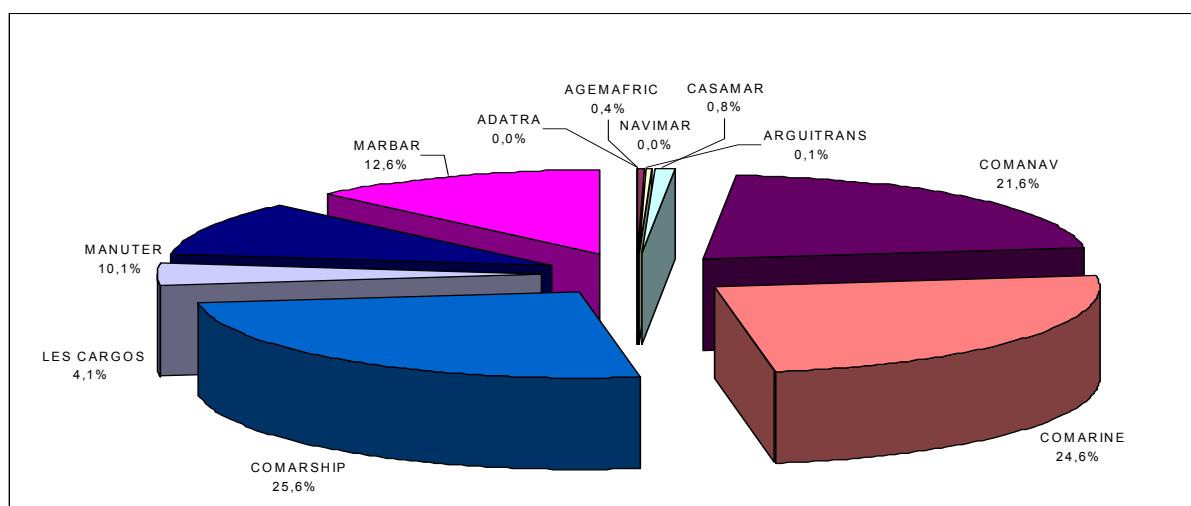
Comme le confirment les statistiques, le nombre mensuel moyen des messages envoyés par les agents maritimes vers les opérateurs publics est passé de 97 messages en octobre 2000 à 885 messages en juillet 2002.

Graphique 2 : Evolution du nombre mensuel moyen de messages envoyés par les agents maritimes partenaires du projet



La répartition des messages envoyés par agent maritime fait ressortir une forte exploitation du système par cinq sociétés à savoir COMARINE, COPMARSHIP, MARBAR, COMANAV et MANUTER. Le graphique, ci-dessous, illustre le niveau d'exploitation par chacun des agents maritimes ayant adhéré au système EDI.

Graphique 3 : Répartition des messages envoyés par agents maritimes partenaires du projet



Outre l'aspect relatif à la simplification des procédures, le sentiment partagé par tous les partenaires est que l'EDI portuaire a ouvert une nouvelle ère dans les relations au sein de la communauté portuaire ce qui se répercutera nécessairement sur les délais des procédures portuaires. Il convient de rappeler, à cet égard, la baisse du temps de réponse de l'ADII aux messages des agents maritimes de 2h à 30 mn en moyenne.

Par ailleurs, il est démontré aujourd'hui que le nouveau système comporte plusieurs avantages pour les agents maritimes. On en citera notamment ceux relatifs à la réduction des coûts et du temps de saisie, la fiabilité de l'information diffusée et l'amélioration des relations avec la clientèle. Des améliorations ont été, également, constatées au niveau de l'organisation interne des divers partenaires.

Ces résultats ont été consolidés par la suppression du dépôt physique du manifeste au niveau de l'ADII et la limitation de ce dernier à un seul, pour tout manifeste envoyé par voie électronique, vis-à-vis de l'ODEP. Dans un proche avenir, des aménagements, en cours de finalisation par le comité de suivi, seront introduits pour un meilleur usage de l'EDI portuaire.

Dans ce cadre, les services compétents de l'Administration des douanes et impôts indirects ont proposé un avenant à la convention d'inter-échange pour la déclaration sommaire, relatif à la signature définitive des manifestes sans le passage par le dépôt provisoire.

Par ailleurs, une circulaire, élaborée par l'ODEP, et fixant les modalités d'utilisation de l'EDI portuaire vis-à-vis de cet organisme, de la Capitainerie du port et de la Marine marchande est entrée en vigueur le 22 mai 2001. Une modification est en cours d'examen par le comité de suivi pour prendre en considération les contraintes des agents maritimes.

1.2. La généralisation du projet pilote : Des difficultés à surmonter

La conduite d'une opération pilote d'EDI portuaire qui a touché une population restreinte, grâce à un exemple simple et peu coûteux, a permis d'introduire, dans des délais raisonnables, les technologies de l'EDI et de mettre en évidence leur apport pour les opérations du commerce extérieur.

Ainsi, cette opération a constitué la meilleure introduction à la généralisation de l'EDI au niveau des agents maritimes et des ports. Cependant, malgré la réussite incontestable du projet pilote au port de Casablanca sa généralisation aux autres ports soulève certaines difficultés à surmonter.

1.2.1. La généralisation aux agents maritimes

La généralisation de la solution pilote aux autres agents maritimes a constitué l'une des principales préoccupations du comité de pilotage de l'EDI portuaire. Lors de sa quatrième réunion, ce comité a adopté une recommandation dans ce sens tout en confiant, au comité de suivi, sa concrétisation.

Pour réussir cette mission, le comité de suivi a prôné une démarche pragmatique fondée sur le ciblage des agents maritimes opérant au port de Casablanca et au niveau des trois premiers ports candidats à la généralisation géographique à savoir : Agadir, Tanger et Nador.

Dans ce cadre, l'ODEP et l'ADII ont été invités à identifier les agents maritimes ayant un échange important au niveau de ces ports et ne faisant pas partie de la liste des partenaires du projet pilote pour les inviter à adhérer au projet.

Par ailleurs, et dans le cadre de ses actions de médiatisation, le Conseil a organisé un séminaire de sensibilisation des agents maritimes à l'usage de l'EDI portuaire, le 30 janvier 2001. Cette manifestation a constitué une opportunité pour toucher le maximum d'agents maritimes et partager avec eux le fruit de l'expérience pilote.

Il convient de rappeler, à cet égard, que ce séminaire a été marqué par une forte présence des agents maritimes et des autres opérateurs concernés par l'EDI à grande échelle. Parmi les agents maritimes ayant pris part au séminaire, 78% ont confirmé leur volonté d'adhérer à l'EDI portuaire.

De même, l'achèvement de l'application relative au manifeste en pool et son déploiement aux autres ports a eu des retombées bénéfiques sur l'accélération de la généralisation de l'usage de l'EDI par les autres agents maritimes.

Par ailleurs, sur initiative de l'APRAM, cette association a demandé au Conseil de lui permettre d'adhérer collectivement au projet EDI portuaire. Après consultation des membres du comité de pilotage, une réponse positive a été réservée à cette demande. Pour ce faire, il a été proposé de signer un avenant à la convention cadre régissant l'EDI. Actuellement, la majorité des membres de cette association exploite l'EDI.

Cependant, la généralisation aux autres agents maritimes a été une occasion pour engager un débat sur le meilleur système de tarification des services du RVA. A cet égard, il convient de rappeler que le système convenu dans le cadre de la Convention cadre signé avec entre la communauté portuaire et la société assurant le RVA prévoit un système mixte de tarification composé d'un forfait mensuel de 900 Dhs et une tarification variable en fonction du volume échangé.

Les responsables de l'ODEP ont proposé, à l'occasion de la généralisation du projet aux autres agents maritimes, d'adopter une tarification à l'unité des services du RVA au lieu de la tarification actuelle.

Les responsables de l'ODEP ont confirmé, par ailleurs, que cette demande vise principalement la réduction des coûts de l'usage de l'EDI au port de Casablanca. Cette requête est fondée sur le fait que les nouvelles adhésions généreront un volume supplémentaire que l'opérateur du RVA doit prendre en considération en matière des prix facturés.

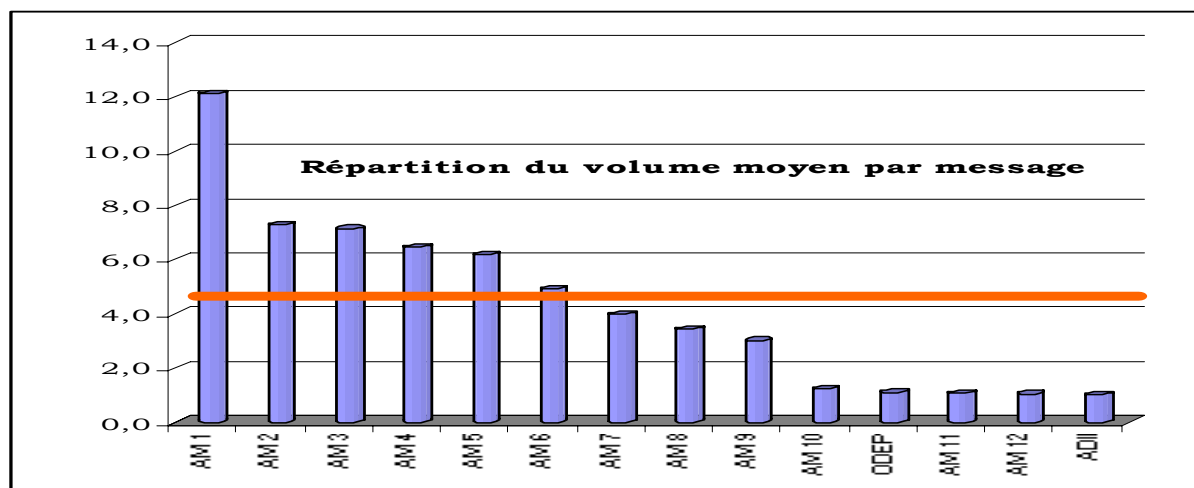
Les représentants des agents maritimes ont précisé que le principal objectif de l'EDI est de simplifier les procédures et que le service actuel doit être amélioré pour permettre aux agents maritimes de suivre tout le processus de passage des marchandises au port et de ne pas limiter l'usage de l'EDI uniquement à transmission des documents à sens unique. De leurs avis, si l'EDI évolue dans cette direction, le prix actuel ne présente pas une importante charge.

De même, ils ont précisé que le coût direct de l'usage de l'EDI demeure inférieur à celui des services Maghripac utilisé avant l'adhésion au projet d'EDI portuaire. De leur avis, l'EDI permet également une réduction des coûts indirects liés à l'environnement global du travail et aux coûts du personnel affecté aux opérations de saisi et de transmission des documents.

Par ailleurs, l'analyse des membres du comité de suivi confirme que le passage à une tarification à l'unité sur la base du volume moyen par message pénaliserait essentiellement l'Administration des douanes, l'ODEP et les petits agents maritimes.

En effet, comme le confirme le graphique 4 ci-dessus, le volume moyen par message s'élève à 4,28 Ko. Ce volume est de l'ordre de 1 Ko pour l'ADII et de 1,1 Ko pour l'ODEP. Si l'on retient un prix unitaire équivalent à 4,28 Ko, les prix de six agents maritimes réalisant des volumes au-dessus de la moyenne (barre rouge du graphique) tendront à la baisse alors que l'ODEP, l'ADII et les autres agents maritimes devront compenser cette baisse et ce même dans l'optique d'une réduction du niveau du tarif.

Graphique 4 : Répartition du volume moyen des messages échangés par partenaires au projet pilote



Les membres du comité ont examiné également, la possibilité de pratiquer des prix forfaitaires différenciés pour les petits agents maritimes et ce afin de les encourager à adhérer à l'EDI. Des agents maritimes ont considéré cette proposition non économique et va à l'encontre de toute politique de marketing qui lie généralement la baisse des prix à l'augmentation du volume. Ils ont exprimé leur refus de cette démarche.

Le débat sur le système de tarification des services du RVA demeure ainsi ouvert à toutes les propositions à même de permettre un système des prix optima et efficace.

1.2.2. La généralisation aux ports et aéroports

La réussite du projet pilote de l'EDI portuaire a conduit le comité de pilotage de l'EDI à décider sa généralisation aux autres ports et d'entamer cette opération par les ports de Tanger, Agadir et Nador.

Lors de sa réunion du 2 août 2001, le Comité de pilotage a chargé le comité de suivi de l'EDI de la généralisation de l'application manifeste en pool aux ports à ces ports. Compte tenu du retard qu'a connu, d'une part la mise en place et la stabilisation de l'application manifeste en pool au port de Casablanca et, d'autre part les réponses des partenaires au projet en matière de désignation des membres des comités régionaux, le Conseil n'a pu entamer la mise en place des comités régionaux de suivi de l'EDI qu'à la fin du mois de février 2002.

En effet, les 19, 21 et 27 février 2002 ont eu lieu les réunions de mise en place de ces comités respectivement aux ports d'Agadir, de Nador et de Tanger. Ces réunions ont été consacrées principalement à l'examen de l'état des lieux des équipements et de l'infrastructure disponibles aux trois ports et à la mise en place des comités régionaux.

En matière d'état des lieux des équipements disponibles et de l'infrastructure il convient de noter qu'au niveau de l'Office d'exploitation des Ports, les différents responsables de cet organisme ayant participé aux réunions ont affirmé que malgré la gestion décentralisée des ports, les applications informatiques utilisées ainsi que les matériels disponibles sont quasi identiques à ceux installés au port de Casablanca. A priori, le redéploiement aux autres ports des applications exploitées au niveau du port de Casablanca ne doit pas susciter des réadaptations majeures.

Les responsables de l'ODEP ont insisté, par ailleurs, sur la nécessité de la mise en place, par le prestataire du RVA, d'une part d'un système d'assistance technique à l'exploitation et d'autre part d'un programme de formation au profit des utilisateurs. Ils ont évoqué, également, le problème de financement de la généralisation.

En ce qui concerne le port de Tanger, les responsables de l'ODEP ont souligné la spécificité de ce port relativement à celui de Casablanca du fait que 90% du trafic des marchandises se fait par ferry, d'où leur insistance sur la nécessité d'intégrer le manifeste voyageur dans la solution EDI qui sera déployée dans ce port.

Pour leur part, les responsables de l'Administration des douanes et impôts indirects ayant pris part aux différentes réunions, ont précisé que leur plan d'action prévoyait la réalisation de la généralisation de l'EDI au plus tard le 30 décembre 2001 et ce conformément aux décisions du comité de pilotage de l'EDI. En matière d'équipement, ils ont confirmé que grâce à la gestion centralisée du système SADO, la généralisation ne devrait pas engager des frais supplémentaires mis à part ceux relatifs à l'assistance technique et à la formation.

Les représentants des agents maritimes ont exprimé leur intérêt pour le projet tout en s'interrogeant sur le coût et les équipements nécessaires pour en prendre part.

Compte tenu de la législation en vigueur en matière des marchés publics et afin de réaliser l'opération de généralisation dans les meilleures conditions du marché, le comité de pilotage a adopté les décisions suivantes :

- lancer un appel d'offre pour sélectionner le prestataire du RVA qui sera chargé de la généralisation du projet aux autres ports, comme suggéré par les responsables de l'ODEP ;
- Quelque soit le prestataire du RVA choisi par cette démarche, il sera obligé de traiter avec toute la communauté et non seulement avec l'organisme qui a initié et lancé l'appel d'offre, en l'occurrence l'ODEP, par conséquent il est nécessaire d'inscrire le choix du RVA dans une démarche communautaire comme l'a été le choix du prestataire du projet pilote ;

- Il serait opportun que le cahier des charges soit élaboré par la communauté pour qu'il puisse répondre à toutes les préoccupations des parties prenantes au projet ;
- Il serait également opportun de le lancer un appel d'offre une fois pour toutes pour tous les ports concernés par la généralisation et ce afin d'éviter la duplication des opérations d'appel d'offre.

Il convient de signaler par ailleurs qu'en ce qui concerne l'EDI aéroportuaire, après une phase d'expérimentation, ce projet est entré en phase de généralisation depuis le 1^{er} août 2001 à raison d'un aéroport par mois. Actuellement, dans la quasi-totalité des aéroports le projet EDI est opérationnel.

1.3. L'étude de généralisation de l'EDI aux autres opérations et opérateurs du commerce extérieur

Suite à la réussite du projet pilote due, entre autres aux efforts inlassables des membres du Conseil, le Conseil a décidé d'entamer une réflexion sur la généralisation de l'EDI à toutes les opérations et à tous les opérateurs du commerce extérieur. Deux options se sont présentées au Conseil :

- l'adoption d'une démarche pragmatique basée sur la concertation entre les membres du comité technique et qui permettrait de fixer les étapes et de désigner les domaines où l'expertise externe est nécessaire et aboutir ainsi à un élargissement progressif du projet pilote jusqu'à sa généralisation aux autres opérations et opérateur du commerce extérieur ;
- Procéder à une étude de généralisation dont le principal objectif est de disposer d'une stratégie nationale de développement de l'EDI.

Le Conseil a opté finalement pour la deuxième option sans exclure la possibilité de poursuivre l'élargissement de l'EDI à d'autres opérations de commerce extérieur.

Compte tenu de l'importance des procédures bancaires dans les opérations de commerce international, le Conseil a invité le GPBM à abriter les travaux de la commission chargée du suivi de l'étude de généralisation. En outre, suite à une démarche de la Présidence du Conseil, le Centre Euro Maroc Entreprises a accepté de procéder au financement de l'étude.

Lors de sa cinquième réunion le comité de pilotage a recommandé le réexamen des termes de référence de l'étude de généralisation de l'EDI aux différentes opérations et opérateurs du commerce extérieur avant de lancer l'appel d'offre relatif à cette étude.

A cet effet, un comité élargi s'est réuni à deux reprises au siège du GPBM pour finaliser les termes de références de cette étude. Ces deux réunions ont conduit à la finalisation des cinq missions à demander au consultant dans le cadre du cahier des charges.

La première mission porte sur l'évaluation du processus de simplification des procédures du commerce extérieur réalisé par le Maroc aux niveaux des :

- Circuit bancaire ;
- Circuit avant expédition et réception des marchandises ;
- Circuit de transit portuaire et aéroportuaire ;
- Circuit administratif et des procédures douanières ;
- Circuit de contrôle de la qualité et autres contrôles éventuellement.

Cette évaluation doit être effectuée, également, de façon transversale en vue d'analyser les interdépendances des circuits de transmission des documents et pouvoir ressortir les zones de rupture qui constituent une source de perte d'efficacité en matière d'échanges de documents.

L'évaluation doit concerner la normalisation documentaire en examinant les réalisations dans ce domaine et en identifiant les adaptations nécessaires à porter aux documents marocains du commerce extérieur. Ces adaptations doivent tenir compte des standards internationaux notamment ceux de l'Organisation des Nations Unis.

Elle doit permettre d'identifier les entraves juridiques et réglementaires au processus de simplification des procédures et de dématérialisation documentaire.

La deuxième mission doit s'atteler à proposer un plan de renforcement de la simplification des procédures et de normalisation documentaire et ce sur la base des conclusions de la première mission. Ce plan doit préciser :

- les actions à mener, par opérateur du commerce extérieur tant privé que public, en matière de simplification des procédures et de normalisation documentaire en se référant aux solutions préconisées et / ou mises en œuvre à l'échelle internationale ;
- le planning de mise en œuvre des actions proposées en distinguant entre les mesures à réaliser à court terme (dont la mise en œuvre ne demande aucune modification de la législation en vigueur ou juste une intervention par un arrêté ou décision administrative) et celles à mettre en œuvre à moyen et long termes et qui nécessitent une modification des lois et règlements en vigueur ou la mise en place de nouvelles structures institutionnelles.
- L'impact, en terme de coût d'opportunité, des mesures proposées sur les opérateurs du commerce extérieur concernés.

L'évaluation du processus de simplification des procédures et la proposition d'un plan de renforcement de ce processus permettrait ainsi d'asseoir la généralisation sur des procédures simplifiées et remédier ainsi à l'une des insuffisances du projet pilote qui été mis en œuvre sur la base des procédures en vigueur.

La troisième mission consiste en la réalisation du diagnostic des principaux systèmes d'information des opérateurs du commerce extérieur et ce, à trois niveaux :

- description de la logistique informatique et télématique actuelle par intervenant ;
- évaluation de l'efficacité des procédures informatiques et de la gestion informatisée actuelle par rapport aux attentes et objectifs des opérateurs ;
- analyse des interdépendances entre les systèmes informatiques des différents opérateurs du commerce extérieurs et identification des difficultés techniques qui défavorisent la communication entre eux.

La quatrième mission doit procéder à l'évaluation technico-financière du projet pilote d'EDI portuaire et aéroportuaire moyennant :

- une analyse coût/avantage de la solution adoptée et de ses retombées sur l'organisation des différents intervenants et sur leurs méthodes de gestion ;
- une comparaison de la solution adoptée aux nouvelles techniques d'échange de données informatisé ;
- un examen des effets de la solution adoptée sur les prix de l'usage du Réseau à Valeur Ajoutée.

La cinquième mission doit, quant à elle, proposer des scénarii de solutions EDI généralisé à l'ensemble des opérations et opérateurs du commerce extérieur comportant :

- Une argumentation des solutions proposées en se référant aux derniers développements technologiques en matière d'échange de données informatisé ;
- Une présentation d'une plate forme de simulation pour évaluer les scénarii de solutions proposées en terme de coût/avantage de façon globale et par intervenant en y intégrant les aspects organisationnels de fonctionnement de cette plate forme ;
- la solution technique finale à suivre et spécification de son implémentation technique et de la configuration matérielle ainsi qu'une description des équipements informatiques, les logiciels et les standards de télécommunications nécessaires au fonctionnement de la solution EDI proposée ;
- Une comparaison de cette solution à des expériences réussies sur le plan international notamment au niveau organisationnel ;
- Un plan de mise en œuvre définissant les responsabilités des différents intervenants et les étapes de réalisation ainsi que les facteurs clés de succès ;
- des objectifs mesurables qui constitueront les indicateurs de suivi de l'efficacité du système.

2. Le coût de passage portuaire : Nécessité d'une démarche concertée pour préserver la compétitivité

Les travaux du Conseil en matière du coût de passage portuaire ont été initiés suite à une demande du Ministère de l'Équipement d'examiner une étude réalisée par l'Office d'exploitation des ports sur le même sujet. La Commission instituée à cet effet a recommandé d'approfondir l'étude par l'adoption d'une démarche plus large intégrant tous les aspects constituant la compétitivité du port de Casablanca qui a été retenu pour la première étude.

L'objectif principal visé par le Conseil est d'approcher la compétitivité du port de Casablanca à travers une analyse approfondie du coût de passage des marchandises transitant par ce port et sa comparaison avec les coûts de passage de ses mêmes marchandises dans les ports étrangers.

Il a été proposé de déterminer le coût de passage portuaire des marchandises à partir de la tarification pratiquée par les différents intervenants portuaires pour l'ensemble des prestations rendues tant aux navires qu'aux marchandises. Il s'agit donc d'analyser la structure des coûts à travers :

- la détermination pour le port de Casablanca du coût de passage à partir des tarifs des différents intervenants pour chaque catégorie de marchandise retenue dans les tableaux 1 et 2 ci-dessous ;
- l'évaluation des coûts directs des prestations rendues pour chaque catégorie de marchandise retenue dans les tableaux 1 et 2, ci-dessous ;
- l'analyse de la structure des coûts et la comparaison de ses composants avec les coûts et l'importance des prestations.

L'étude examine tant les coûts directs des prestations rendues par les différents opérateurs portuaires et compare le coût du passage à partir des coûts directs avec celui déterminé à partir des systèmes tarifaires et ou des prix pratiqués par ces opérateurs.

Le Conseil a proposé d'analyser la structure des tarifs des prestations rendues aux navires et aux marchandises en prenant en compte au moins deux escales pour chaque type de produits. L'analyse doit être déclinée par prestataires de service, par produit et par type de conditionnement, suivant les tableaux 1 et 2 ci-dessous.

Le Conseil a proposé également de procéder à l'estimation des coûts directs des services rendus par intervenant et par type de produits et de conditionnement, selon les tableaux ci-dessus.

Tableau 1 : Produits retenus pour l'examen de la tarification et des coûts des services portuaires à l'importation.

Produits	Mode de conditionnement
Céréales	Quai et silo
Sucre	Vrac et solide
Graines oléagineuse	Vrac
Bois	Conventionnel
Charbon	Vrac
Engrais	Vrac
Produits de la sidérurgie	Conventionnel
Divers conteneurisés	Conteneurs
Divers	TIR

Tableau 2 : Produits retenus pour l'examen de la tarification et des coûts des services portuaires à l'exportation.

Produits	Mode de conditionnement
Agrumes	TIR et Conventionnel
Produits textiles	TIR
Minerais sauf phosphates	Vrac
Ferrailles	Vrac
Conserves	Conteneurs
Divers conteneurisés	Conteneurs
Divers	TIR

Les services proposés pour la détermination de la structure de la tarification et l'estimation des coûts directs sont :

- Les services aux navires dont notamment les services liés à l'usage général des infrastructures (droits de port sur navires), au pilotage, au remorquage, au lamanage / Amarrage, aux services accessoires (nettoyage, gardiennage etc.....) et aux surcoûts du fret dus aux attentes pour des raisons portuaires ;
- Les services aux marchandises ayant trait à l'usage général des infrastructures (droit de port sur marchandises), à la manutention à terre (Aconage) et à bord des navires (Stevedoring), au grutage, au magasinage, à l'entreposage à terre, au pesage, au groupage et dégroupage et autres services accessoires ;
- Les services annexes dont notamment la consignation des navires, les frais des transitaires, et le chargement et déchargement des camions et wagons.

Le Conseil a proposé, également, de comparer la structure des tarifs des services portuaires fournis aux navires et aux produits sélectionnés dans les tableaux 1 et 2, à celles des ports suivants :

Tableau 3 : Ports de comparaison des tarifs et coûts des services portuaires

Pays	Ports
Côte d'Ivoire	Abidjan
Egypte	Alexandrie
Espagne	Barcelone
France	Marseille
Tunisie	Tunis/Rades
Turquie	Istanbul
Belgique	Anvers

Il a été proposé que la comparaison des coûts prenne en considération :

- détermination pour les ports étrangers retenus au tableau 3, des coûts de passage portuaire pour chaque catégorie de marchandise retenue dans les tableaux 1 et 2, ci-dessus ;
- Comparaison des coûts de passage pour le port de Casablanca, par rapport à ceux établis pour les ports étrangers retenus dans l'étude et également de la structure tarifaire.

Cette comparaison doit également tenir compte du contexte de chaque port, à savoir le nombre d'intervenants et leur nature (privée ou publique), le type d'infrastructures, la nature d'organisation de la manutention et l'environnement général du port (monopole, concurrence, régime fiscal, techniques de manutention etc.).

La comparaison doit prendre également en considération les aspects organisationnels et tous les autres facteurs importants, pouvant influencer la compétitivité du port de Casablanca.

Au terme de l'analyse des coûts et de leur comparaison, le Conseil se propose d'établir des propositions d'amélioration de la compétitivité du port de Casablanca en présentant des scénarios intégrés de réformes à court et moyen terme en ce qui concerne :

- L'organisation des moyens pour la réception des navires et des marchandises,
- Le niveau des prestations rendues tant aux navires qu'à la marchandise en termes d'infrastructures, de superstructures et de services
- Les mesures d'accompagnement d'ordre juridique, organisationnelles, financières etc.

Le rapport définitif de cette étude a proposé cinq piliers pour l'amélioration de la compétitivité du port de Casablanca qui sont explicités dans le rapport définitif de cette étude.

3. La simplification des procédures portuaires et aéroportuaires : Des avancées à consolider

Lors de sa 3^{ème} session ordinaire, le Conseil a formulé plusieurs recommandations relatives à la simplification des procédures du commerce international. L'accent a été mis sur la nécessité de poursuivre les travaux de simplification des procédures au niveau des ports et des aéroports.

3.1. La simplification des procédures aéroportuaires

Les travaux portant sur la simplification des procédures aéroportuaires du Conseil national du commerce extérieur ont connu la participation des principaux opérateurs du domaine. Les travaux ont été consacrés à l'examen des voies et moyens à même de simplifier davantage les procédures au niveau des aéroports. Ils ont concerné principalement deux volets : la réduction des délais de passage aéroportuaire et l'examen des procédures liées aux échantillons.

Les travaux ont débuté au cours du mois de décembre 1999 et ont duré plus de deux mois. Depuis, les comités de suivi des recommandations n'ont pas pu se réunir pour faire le point sur les réalisations en la matière et explorer d'autres voies pour l'amélioration des procédures portuaires et aéroportuaires. Ce chantier demeure ouvert et nécessite une dynamisation.

3.1.1. Description de la chaîne des intervenants dans les procédures aéroportuaires

Les intervenants au niveau de la chaîne de la circulation des marchandises aux aéroports sont par ordre chronologique : la Royale Air Maroc, les consignataires, les transitaires et l'Administration des douanes et impôts indirects.

A l'exception de la société de messagerie DHL, la **Royale Air Maroc** détient le monopole des opérations de manutention à terre (handling) depuis le débarquement de la marchandise jusqu'à sa mise à disposition du client. Elle assure ainsi les opérations ci-après :

- déchargement de l'avion ;
- tractage jusqu'à la zone fret ;
- pointage des marchandises (et des documents) ;
- mise en dépôt de la marchandise dans le hangar banalisé de la RAM ;
- mise à disposition au client par la remise de la NDL dans son casier (clients sur place) ou par l'envoi d'un avis d'arrivée ou fax (autres clients) ;
- saisie du manifeste.

Les consignataires sont des exploitants des hangars sous douane chargés de procéder aux formalités de dégroupage des colis qui leur sont destinés. Leur intervention a trait aux actions de :

- pointage contradictoire avec la RAM (marchandise et documents) ;
- tractage de la marchandise depuis hangar RAM jusqu'à leur hangar sous douane ;
- mise en dépôt de la marchandise ;
- enlèvement après dédouanement.

Quant aux **transitaires**, il procède à plusieurs actions :

- retrait du pli cartable (NDL, LTA, facture, liste de colisage, EUR1) ;
- Si LTA au nom de la banque du destinataire :
 - remise de la LTA au client pour endossement par la banque ;
 - retour à l'aéroport : dépôt LTA dûment endossée (cachets banque, client et transitaire) et retrait NDL ;
 - retour au siège pour les transitaires non établis à l'aéroport pour établissement de la DUM et constitution de la "pochette" douane ;
- retour à l'aéroport pour dépôt physique de la DUM auprès des douanes et formalités de dédouanement ;
- Dans le cas de mise à la consommation au comptant :
 - retrait de la fiche de liquidation et déplacement à Casablanca pour certification du chèque de droits de douane ;
 - retour à l'aéroport : paiement des droits de douane ;
 enlèvement.

Au niveau de **l'Administration des douanes et impôts indirects**, l'action qui déclenche les formalités de dédouanement commence à partir de la saisie du manifeste par la RAM :

- validation du dépôt physique de la DUM et, simultanément, cotation et sélectivité : admis conforme ou vérification physique ;
- contrôle documentaire et visa de la NDL. ;
- bureau de valeur (cas des importations sans paiement) ;
- émission de la fiche de liquidation et du BAE. ;
- paiement éventuel des droits de douane ;
- apurement du manifeste ;
- retrait bon de sortie RAM.

3.1.2. Les dysfonctionnements constatés

Les dysfonctionnements constatés par les travaux du Conseil en matière des procédures aéroportuaires avaient trait à des problèmes liés essentiellement aux délais d'intervention des différents opérateurs tant privés que publics. Les dysfonctionnements liés au transit aéroportuaires des échantillons ont également fait objet d'un examen approfondi.

A. Les problèmes liés aux délais des procédures

Le groupe délai des procédures a relevé plusieurs dysfonctionnements dans le processus des opérations aéroportuaires au niveau de chacun des intervenants.

Au niveau de la Royale Air Maroc, les dysfonctionnements au niveau de la RAM peuvent être résumés comme suit :

- lenteur dans les opérations de tractage à l'arrivée de l'avion accentuée notamment au moment du changement d'équipes qui a lieu dans un créneau d'horaire de pointe (entre 11H et 14H) ;
- pratique d'une "taxe de célérité" payée par les usagers à la R.A.M., dite "intervention particulière", (I.P.), fixée à 200 DH par arrivage ;
- mise à disposition au client (N.D.L. et documents) dans un délai moyen de 3 heures après arrivée de l'avion ;
- retard relativement important dans la saisie du manifeste transmis aux douanes, dû en particulier au manque de moyens humains et matériels ;
- retard constaté au niveau du retrait du bon de sortie, délivré par la R.A.M au destinataire après obtention du BAE, notamment en fin de journée (vers 16H) ;
- stockage et enlèvement des lots sous hangar R.A.M, par procédé manuel avec toutes les insuffisances logistiques inhérentes à l'absence d'automatisation de ce magasin ;
- présence dans le hangar R.A.M de lots en souffrance dépassant le délai réglementaire de magasinage (deux mois) causant un encombrement certain ;
- difficultés de liaison téléphonique avec le standard de la R.A.M.

En ce qui concerne **les Consignataires** il a été noté :

- absence ou insuffisance de structures d'accueil pour une partie des consignataires, se traduisant :
 - soit par une sous-traitance du dégroupage réalisé par la R.A.M. dans son hangar pour le compte des consignataires ne disposant pas de local sous douane ;
 - soit par une saturation des hangars des consignataires qui s'avèrent insuffisants pour abriter l'ensemble de leurs arrivages, une partie de ces derniers restant dans le hangar de la R.A.M. ;
- lenteur excessive dans les opérations de dégroupage ;
- retard au niveau de la mise à disposition au client.

En ce qui concerne **les transitaires**, il y a lieu de remarquer les faits suivants :

- éloignement géographique des bureaux des transitaires ne se trouvant pas sur place nécessitant des navettes fréquentes entre ceux-ci et l'aéroport ;
- absence quasi générale des transitaires à l'aéroport en début de matinée (de 8h30 à 10h00) ;
- existence de formalités ponctuelles hors aéroport au niveau des banques : caution, endossement LTA ou certification chèque des droits de douane, Office des Changes ;
- niveau de formation et de responsabilisation limité de certains commis en douane.

S'agissant de **l'Administration des douanes et impôts indirects** les remarques suivantes ont été relevées :

- manque de moyens matériels informatiques (ordinateurs et surtout imprimantes) ;
- une certaine lenteur constatée au niveau des agents chargés :
 - de l'enregistrement du dépôt physique des DUM, qui s'effectue auprès de deux agents situés dans des bureaux différents : l'un pour les importations effectuées dans le cadre des régimes douaniers économiques, l'autre pour les importations simples ;
 - du traitement des DUM admises conformes dont le nombre élevé constitue une charge trop importante pour les inspecteurs en douane concernés ;
- passage obligé et long au bureau de la valeur des dossiers d'importation sans paiement ;
- goulot d'étranglement relevé essentiellement au stade de l'apurement du manifeste dû à plusieurs facteurs de blocage :
 - nature du procédé manuel, actuellement utilisé ;
 - insuffisance de moyens humains (4 personnes) ;
 - limite des heures de travail (8h par jour) ;
 - absence d'horaires de travail en continu et le samedi.

B. Les problèmes liés aux échantillons

L'importation des échantillons par les sociétés exportatrices et les donneurs d'ordre est sujette à certaines difficultés. Les recensés, à ce niveau, sont répartis selon les cinq rubriques suivantes :

- la valeur des échantillons à admettre en franchise ;
- la définition des échantillons ;
- la liste des exportateurs et des donneurs d'ordre ;
- le relèvement de la valeur des envois dont l'enlèvement peut être effectué par annotation de la LTA et ;
- le traitement à réserver à certains donneurs d'ordre.

3.1.3. Les recommandations du Conseil en matière de simplification des procédures portuaires et aéroportuaires

Les travaux du Conseil ont conduit à la formulation de plusieurs recommandations et à une décision de poursuivre la réflexion pour identifier d'autres propositions moyennant la poursuite de la concertation entre les différents opérateurs tant publics que privés.

A. Les propositions d'amélioration des délais des procédures

A la lumière des différents dysfonctionnements constatés dans le circuit des opérations, le Conseil a proposé un certain nombre de recommandations dont la mise en application s'est traduite par une réduction notable du délai de passage de la marchandise depuis son débarquement jusqu'à son enlèvement.

En ce qui concerne la **RAM** le Conseil a recommandé la mise en œuvre des actions suivantes :

- efforts à faire sur le plan de la gestion et de la coordination des équipes de tractage pour éviter toute rupture des opérations au moment de la relève des équipes ;
- automatisation de la gestion du hangar de fret intégrant un système d'adressage en vue d'une plus grande célérité et une maîtrise des opérations logistiques ;
- suppression de l'IP, le trafic aérien étant par essence urgent ;
- mise en place d'une nouvelle tarification simplifiée des frais de handling (tractage, manutention, magasinage, etc.) sous forme de forfaits à l'expédition ou au kilo, proportionnels au poids ou à la valeur en question afin de ne pas pénaliser les petits arrivages ;
- mise à disposition au client, dès le début de la matinée (à 8h), des arrivages ayant eu lieu la veille à partir de 17h. Pour ce qui est de ceux réalisés en cours de journée, (de 8h à 17h), le délai de mise à la disposition devra être inférieur à 3 heures ;
- renforcement humain et matériel du service de la saisie du manifeste ;
- une application imminente du nouveau projet informatique de la RAM pour réaliser une saisie simultanée du manifeste et de la NDL au moment du déchargement du fret ;
- instaurer une concertation étroite entre la douane et la RAM pour réviser le mode de transfert du manifeste ;
- réorganisation du standard téléphonique de la RAM et mise en place d'un dispositif d'aiguillage automatique des appels par service (import ou export) et affectation d'une entité fret sur le call centre de la RAM ;
- création d'un site Internet accessible à l'ensemble des opérateurs et publicité dans la presse par la R.A.M. de son site Internet de son call centre pour les faire porter à la connaissance de l'ensemble des opérateurs ;
- concertation douane et RAM pour étudier l'éventualité de la suppression du bon de sortie de la RAM qui fait double emploi avec le BAE.

Les **consignataires** ont été invités à prendre les dispositions suivantes :

- institution de nouvelles règles obligeant les consignataires à prendre directement en charge leurs arrivages avec interdiction de séjour dans le hangar RAM ;
- invitation des consignataires à l'affectation d'une entité fret sur le call centre de la RAM rationaliser la gestion de leurs opérations ;
- incitation des transitaires sur place à adopter plus grande rigueur dans la gestion quotidienne, notamment en réduisant les délais de dégroupage.

Les **transitaires** ont été conviés à mettre en œuvre les mesures suivantes :

- action de la douane auprès des importateurs pour les encourager à utiliser le crédit en douane ;
- incitation des transitaires à ouvrir un compte auprès de la RAM basé sur une caution équivalente à la moyenne de leur chiffre d'affaires mensuel traité avec la RAM ;
- action auprès des transitaires dont la présence effective de leurs commis en douane est souhaitable dès le début de la matinée pour tirer le maximum de bénéfice des nouvelles dispositions prises par la RAM en matière de mise à disposition au client (à partir de 8h) ;
- intervention du C.N.C.E. auprès de l'Association des transitaires pour la sensibiliser sur la nécessité de l'adoption d'un programme de formation à long terme des commis en douane dans le domaine du fret aérien (réglementation douanière, aérienne, sanitaire, etc.).

L'**Administration des douanes et impôts indirects** a été invitée par ailleurs à prendre les dispositions suivantes :

- acquisition de nouveaux équipements informatiques (ordinateurs et surtout imprimantes) ;
- renforcement en effectif des agents chargés de l'enregistrement du dépôt physique des DUM ;
- dépôt physique de la DUM directement auprès de l'inspecteur côté (et non plus à la cellule de l'enregistrement) ;
- augmentation du nombre des inspecteurs chargés de l'admis pour conforme ;
- traitement accéléré des dossiers sans paiement soumis au bureau de la valeur ;
- renforcement de l'équipe des agents affectés à l'apurement du manifeste en attendant l'indispensable informatisation de sa saisie, seule solution adéquate ;
- institution d'horaires de travail en continu de 8h30 à 17h30 du lundi au vendredi et mise en place d'équipes de permanence, y compris le samedi, suivant une plage à déterminer en fonction des besoins des opérateurs ;
- examen de la possibilité d'affichage, sur écran de l'ordinateur de l'opérateur après validation de la DUM, des informations relatives aux visites ou admis conforme, nom de l'inspecteur côté, etc. ;
- meilleure rationalisation du dépôt des DUM des arrivages express par DHL et UPS qui devra s'étaler dans le temps et non plus faire l'objet d'un dépôt en bloc ;
- construction d'un magasin sous douane réservé exclusivement aux lots en souffrance non enlevés en vue d'éviter l'encombrement du hangar de la RAM et le risque de litige.

B. Les propositions d'amélioration des procédures relatives à l'importation des échantillons

Les travaux du Conseil ont abouti à la proposition de solutions concertées relatives à la définition des échantillons, l'adoption par l'Administration des douanes des listes d'exportateurs et de donneurs d'ordre élaborées par les opérateurs, la facilitation du relèvement des envois sur LTA et la réservation d'un traitement spécial au profit des donneurs d'ordres dynamiques.

En ce qui concerne la **redéfinition de la valeur des échantillons admettre en franchise des droits et taxes, le Conseil** a proposé de relever le seuil de la valeur des échantillons à admettre en franchise des droits et taxes de 500 dhs à 1.000 dhs (hors fret et sans prix de référence).

Egalement, le Conseil a proposé la **révision du cadre juridique définissant les échantillons**. Il convient de rappeler à cet égard que la note n° 16775/321 du 2/9/98 a élargi le champ d'application de la franchise, outre aux spécimens et modèles, aux coupons de tissus ou d'étoffes de bonneterie; d'où les difficultés rencontrées par les services douaniers pour l'appréciation de leur valeur. Devant cette situation, le concours de l'AMITH a été requis pour définir des critères clairs devant être mis à la disposition des douanes à cet effet.

Une autre difficulté évoquée par les douanes en matière de définition des échantillons a porté sur la pratique suivie par les opérateurs - exportateurs consistant à considérer comme échantillon tout envoi d'une valeur de moins de 500 dhs et ce, quelle que soit la nature du produit importé. Les opérations portant sur des fournitures et accessoires (étiquettes, épingles, boutons, fermetures à glissière, etc.) ont été invoquées à titre d'exemple. Le Conseil a suggéré pour dépasser ces problèmes d'accorder l'exonération des droits de douane à ce type de marchandises.

Par ailleurs, le Conseil a proposé d'accorder un traitement fiscal privilégié ainsi que le bénéfice de la déclaration simplifiée (pour les échantillons d'une valeur de plus de 500 dhs sans excéder les 5.000 dhs) aux exportateurs et des donneurs d'ordre élaborés identifiés sur la base des listes à fournir par les associations professionnelles.

Egalement, le conseil a suggéré d'**Octroyer un traitement différencié aux donneurs d'ordre dynamiques à l'exportation et** réalisant un important chiffre d'affaires à l'exportation. A cet effet, il a été proposé, pour les importations d'échantillons d'une valeur de plus de 5.000 dhs appartenant aux grandes centrales d'achat, de leur accorder toutes les facilités, notamment, lorsque ces opérations revêtent un caractère d'urgence et ce compte tenu de l'évolution de la nature des commandes adressées à des secteurs comme les textiles et dont les délais sont très courts.

En effet, si ce caractère d'urgence est établi, les opérations du genre peuvent être enlevées sur simple annotation de la LTA sous réserve, toutefois, de l'engagement du représentant du donneur d'ordre de les régulariser, par le dépôt de la déclaration réglementaire, le lendemain au plus tard.

Il demeure entendu que s'agissant de donneurs d'ordre connus (liste disponible auprès du service), les déclarations sous régimes économiques précitées sont à dispenser de la caution.

3.2. La simplification des procédures portuaires : Un chantier à consolider

Le délai de passage portuaire a connu durant les dernières années des réductions notables grâce aux efforts de plusieurs intervenants dont notamment l'Administration des douanes. D'ailleurs, c'est pour consolider ces acquis que le Conseil national du commerce extérieur a institué un groupe de travail sur la simplification des procédures portuaires.

Les travaux du Conseil dans ce domaine se sont limités à l'identification des principaux problèmes générant des retards ou handicapants la poursuite de la réduction des délais et à la proposition d'un ensemble de solutions à même de simplifier davantage ces procédures au niveau des ports.

Ainsi au niveau de l'ODEP plusieurs problèmes ont été soulevés dont notamment la persistance des problèmes obligeant les navires à rester en rade pendant 6 à 7 jours ce qui conduit à terme à l'alourdissement, entre autres, des coûts de fret et la nécessité de réserver des aires de dédouanement au profit des transporteurs routiers.

En ce qui concerne l'Administration des douanes, les travaux du Conseil ont soulevé les problèmes liés au dépotage systématique qui était pratiqué dans certains ports comme celui de Casablanca. A ce sujet, il a été également soulevé que le dépotage à l'importation est systématique en raison de l'absence des importateurs concernés au moment de l'arrivée des marchandises.

Egalement, les travaux du Conseil ont soulevé le rôle du contrôle sanitaire et phytosanitaire, des procédures bancaires, et de la non-synchronisation des horaires entre les opérateurs en amont et en aval des ports dans l'allongement des délais de passage portuaire.

Les travaux, qui ont demeuré inachevés, ont identifié plusieurs solutions aux problèmes identifiés dont notamment :

- La délivrance informatisée chez l'opérateur du Bon à lever pour les opérations de dédouanement admis pour conforme ;
- Une réflexion est menée conjointement entre l'ODEP et l'ADII en vue de résoudre le problème relatif aux visites douanières des conteneurs ; l'objectif est de passer de deux programmes à quatre programmes par jour ;
- Accélérer la procédure de validation des opérations d'exportation et réorganiser le circuit d'exportation et résoudre le problème des "clandestins" ;
- Nécessité d'ouvrir un guichet de paiement des prestations fournies par l'ODEP au sein du port pour éviter les déplacements des opérateurs pour l'accomplissement de cette formalité. A ce sujet, il a été signalé que la délocalisation des guichets de facturation dans les ports pour le

paiement des services de l'Office en espèce ou par chèque certifié nécessite des moyens logistiques et humains appropriés que cet organisme essayera de mobilier.

4. La simplification des procédures de contrôle de qualité des produits alimentaires : Un chantier à ne pas négliger

Le contrôle de la qualité des produits alimentaires, tant à l'importation qu'à l'exportation, a fait l'objet d'un travail approfondi par la Commission simplification des procédures du Conseil national du commerce extérieur.

La Commission a examiné notamment la composition du système actuel de contrôle de la qualité des produits alimentaires eu égard de l'expérience internationale et a proposé un projet de réforme dans l'objectif d'adapter le système marocain aux standards internationaux.

Suite aux recommandations du Conseil, le département chargé de l'Agriculture a organisé un séminaire international sur le sujet qui a confirmé les conclusions du Conseil. Une commission interministérielle, pilotée par le département de l'Agriculture a été mise en place pour assurer le suivi des conclusions de ce séminaire. Depuis aucune réforme n'a été initiée pour ce secteur qui demeure important pour le développement des exportations. Ce chantier reste donc ouvert.

4.1. Composition du système de contrôle de la qualité

Le secteur alimentaire demeure l'un des secteurs les plus réglementés à l'échelle mondiale en raison de sa sensibilité particulière eu égard de la santé publique, de la protection du consommateur, des intérêts économiques et de l'obligation d'observer des conditions d'échanges équitables entre les différents opérateurs.

Conscient de ces contraintes et soucieux de renforcer sa vocation exportatrice dans ce domaine, le Maroc s'est doté depuis le début de ce siècle d'un système de contrôle à l'exportation qui couvre les principaux maillons de la qualité, afin de fiabiliser son origine et faciliter l'accès de ses produits sur les marchés internationaux.

Ce système relève de la compétence de plusieurs Départements Ministériels et organismes publics sous tutelle de plusieurs départements ministériels

4.1.1. Le ministère chargé de l'Agriculture

Le ministère de l'Agriculture, du Développement rural et des Pêches maritimes occupe une place importante dans le système de contrôle de la qualité. Son intervention est assurée tant par des services dépendant directement du ministère (services vétérinaires et de répression des fraudes) que par l'Etablissement autonome de contrôle et de coordination des exportations (EACCE).

A. Les services vétérinaires

L'inspection vétérinaire et qualitative des denrées animales ou d'origine animale a été créée par le Dahir du 15 février 1919. Mais la loi fondamentale dans ce domaine est traduite dans le Dahir portant loi n° 1-75-291 du 8 octobre 1977 qui fait état de l'obligation de l'inspection sanitaire et qualitative pour les animaux vivants, les viandes, les denrées animales ou d'origine animale destinés à la consommation humaine.

Cette inspection sanitaire s'exerce sur toutes les denrées animales et d'origine animale mais aussi sur les endroits publics ou privés et leurs annexes où ces denrées sont susceptibles de s'y trouver ou y sont manipulés, préparés, transformés, conditionnés, transportés, colportés, mises en vente ou vendues.

En conséquence le vétérinaire inspecteur de l'élevage se trouve investi d'une mission de police sanitaire pour rechercher et constater les infractions, effectuer les contrôles, opérer les prélèvements, dresser les procès verbaux et opérer des saisies.

Ces missions sont assurées à l'échelle régionale, préfectorale ou provinciale par :

- les services de l'élevage des directions provinciales du Ministère de l'Agriculture ;
- les services de l'élevage des offices régionaux de Mise en Valeur agricole ;
- les laboratoires d'Analyses et de Recherches vétérinaires de la direction de l'Elevage ;
- les services vétérinaires municipaux ;
- les services vétérinaires des frontières ;
- les vétérinaires autorisés à exercer à titre privé la médecine, la chirurgie et la pharmacie vétérinaire.

En ce qui concerne les usines de transformation des produits d'origine animale, les services vétérinaires veillent au contrôle de la conception technique et au mode de fonctionnement de ces unités afin de s'assurer du respect des normes techniques et hygiéniques requises pour le traitement, la transformation, le stockage, le transport des denrées fabriquées avant leur mise sur le marché.

B. Les services de la répression des fraudes

Le principe de base et les règles générales qui régissent l'action des services de la répression des fraudes sont issus du Dahir du 14 octobre 1914 relatif à la répression des fraudes sur les marchandises dont certains articles demeurent en vigueur.

La loi fondamentale relative à la répression des fraudes sur les marchandises demeure la loi N°1-3-83 promulguée par le dahir du 5 octobre 1984 qui assigne aux services concernés une triple mission de moralité dans les transactions commerciales, de défense des intérêts économiques des consommateurs et de défense de la santé des consommateurs.

Il s'agit de lutter contre l'abaissement des prix de vente par la falsification et la tromperie et de protéger les consommateurs contre l'addition volontaire d'une substance étrangère à la denrée ou contre l'absence de composants essentiels, la substitution d'éléments étrangers à la constitution normale du produit.

Trois types de contrôles sont exercés selon une approche qui privilégie les vérifications à priori ou les interventions à posteriori :

- les contrôles qui portent sur le produit lui-même en s'intéressant à sa composition, à son environnement et la publicité ;
- les contrôles purement qualitatifs qui font appel à l'intervention des laboratoires pour détecter la fraude ;
- les contrôles hygiéniques qui portent sur l'examen direct de la propreté du personnel, du matériel, des lieux de fabrication, de détention, de transport et de vente dans le cadre de campagnes annuelles de vérification avant le démarrage des usines et ateliers de fabrication.

C. l'Etablissement autonome de contrôle et de coordination des exportations

L'Etablissement autonome de contrôle et de coordination des exportations, organisme public créé en 1986 a été spécialisé dans le contrôle des exportations alimentaires et repris, pour ce faire, les attributions techniques de l'OCE par :

- le Dahir du 1er septembre 1944 sur le contrôle technique ;
- l'arrêté du 1 septembre 1944 relatif à l'application du contrôle technique de la fabrication du conditionnement et de l'exportation ;
- et l'arrêté du 13 juillet 1948, relatif à l'agrèage des usines et ateliers, fabricants, conditionnant ou stockant les produits alimentaires destinés à l'exportation.

Ces textes législatifs font partie intégrante du dahir du 28 mai 1993 instituant l'EACCE.

Les contrôles opérés par l'EACCE consistent en :

- l'agrèage annuel des usines destinant tout ou partie de leurs productions à l'exportation, et ce à la suite d'une visite d'inspection destinée à vérifier que l'unité respecte les conditions techniques requises pour ce qui est de ses locaux, ses équipements, son personnel, les conditions de manipulation et de stockage, de traitement, de transformation, de conditionnement, d'emballage. Pour ce faire, l'EACCE est tenu de requérir l'avis conforme du ministère de l'Industrie et du Commerce lorsqu'il s'agit des conserves d'origine végétale (arrêté du directeur de l'Agriculture, du Commerce et des Forêts du 13 Juillet 1948) et de celui du Ministère des Pêches Maritimes lorsqu'il s'agit de conserves de poisson ;

- Le contrôle technique de la fabrication et du conditionnement qui porte sur les opérations de réception, d'inspection, de transport, de préparation, de fabrication, de traitement, de conditionnement et de stockage des denrées alimentaires, et ce en conformité avec les principes techniques et d'hygiène prescrits par les normes et règlements des pays destinataires ;
- le contrôle de la qualité à l'exportation exercé dans les délégations de l'EACCE et à une moyenne de 66% des exportations, dans les entreprises elles-mêmes, consiste à :
 - s'assurer que le produit présenté au contrôle provient d'une unité dûment agréée sinon l'exportation est refusée ;
 - s'assurer que le lot en question est accompagné d'un certificat sanitaire délivré par les services vétérinaires et qui atteste de la salubrité du produit ;
 - effectuer des prélèvements systématiques d'échantillons sur chaque lot individualisé pour de nouveaux contrôles avec recours à des analyses dans les laboratoires physico-chimiques, micro biologiques et d'emballage.
- enfin, l'EACCE veille à la préparation, l'application et le contrôle de la réglementation relative aux normes et standards de qualité des produits alimentaires destinés à l'exportation.

Parmi les moyens mis en œuvre pour exercer le contrôle technique, l'EACCE dispose de 17 délégations à travers les principaux ports et aéroports et les principales zones de production, de conditionnement, de transformation et d'exportation. De même, il dispose de trois laboratoires des analyses physico-chimiques et micro biologique à Casablanca, à Agadir et à Berkane, et d'un laboratoire de contrôle des emballages métalliques, plastiques en verre en carton et en bois à Casablanca.

Outre cette mission technique qui s'étend de l'amont à l'aval de la préparation des produits alimentaires destinés à l'exportation, l'EACCE a la charge de la coordination des activités de l'exportation qu'il exerce dans le cadre de comités sectoriels regroupant, sous son égide, les associations professionnels, les exportateurs et les administrations concernés des secteurs respectifs.

Parmi les moyens mis en œuvre pour exercer la mission de coordination, l'EACCE dispose de quatre délégations à l'étranger et d'un système d'information constitué de banques de données réglementaires, normative, statistique et commerciale totalement informatisé, dont les opérateurs ont directement accès.

4.1.2. Le ministère de la Santé publique

Le ministère de la santé publique effectue des opérations de contrôle et de surveillance des denrées alimentaires. Il intervient en matière de contrôle de qualité des produits alimentaires lorsqu'il s'agit d'emploi de substances, matières colorantes, et d'additifs. Son action s'articule autour des activités suivantes :

- le contrôle et la surveillance des paramètres d'hygiène tout le long de la chaîne alimentaire jusqu'à la consommation ;
- l'analyse micro biologique des denrées alimentaires ;
- le contrôle médical des manipulateurs des aliments ;
- la mise hors circuit des denrées reconnues impropres à la consommation.

Ces actions sont exécutées par les inspecteurs et les techniciens d'hygiène et d'assainissement. Quant aux analyses, elles sont effectuées par les laboratoires de diagnostic épidémiologiques du milieu et l'Institut National d'Hygiène.

Par ailleurs, les bureaux municipaux d'hygiène créés auprès de chaque municipalité assurent concurremment avec les services vétérinaires municipaux, le contrôle sanitaire et d'hygiène de tous les endroits publics ou privés et de leurs annexes dans lesquels sont manipulés, préparés, transportés, exposés et mis en vente des produits alimentaires d'origine animale, ainsi que l'hygiène des personnes qui y sont employées.

4.1.3. Le Ministère du Commerce et de l'Industrie

Les textes de base sur lesquels le ministère du commerce et de l'industrie fonde son intervention sont le dahir et l'arrêté viziriel du 1^{er} septembre 1944 relatifs au fonctionnement du contrôle technique de la fabrication, du conditionnement et de l'exportation marocaine.

L'intervention de ce département se situe au niveau de la normalisation, de l'agréeage des usines et de la certification. Cette action est exécutée par Direction de la Normalisation et de la Promotion de la Qualité chargée notamment :

- d'étudier, de proposer et de veiller à l'application des mesures législatives et réglementaires en matière de normalisation et de promotion de la qualité,
- de veiller à l'application de la législation et de la réglementation en vigueur, en matière de répression des fraudes et des falsifications en procédant aux contrôles de la qualité des produits industriels autres que les produits de l'industrie agricole.

Le ministère du commerce et de l'industrie élabore des normes de gestion de la qualité qui permettent à l'entreprise d'estimer et de suivre le niveau de la qualité de ses produits.

Les organes chargés de la normalisation sont les suivants :

- le Conseil supérieur interministériel de la qualité et de la productivité qui a pour mission d'établir les directives en matière de normalisation et de donner un avis autorisé sur les projets de normes marocaines en vue de leur homologation.
- les comités techniques qui sont composés de représentants des administrations intéressées, de la profession, des laboratoires et des utilisateurs concernés par le produit à normaliser.

- le service de la Normalisation industrielle marocaine qui joue un rôle de coordination des activités de la normalisation, et qui assure la diffusion des normes auprès des opérateurs économiques.

4.1.4. Le ministère des Pêches maritimes

Les attributions de ce ministère ont été complétées par le décret du 20 janvier 1995 pour couvrir tous les aspects de l'activité des industries de la pêche, de l'approvisionnement jusqu'à la commercialisation, en passant par le traitement, la transformation et toute autre activité de valorisation des produits halieutiques.

Il est chargé notamment de contribuer à l'élaboration des normes techniques d'hygiène et de qualité en collaboration avec les autres ministères concernés et de veiller à leur application. Il a également pour mission l'introduction des normes de production auprès des professionnels.

Dans le souci de répondre aux exigences communautaires en matière de désignation par les pays tiers d'une autorité compétente, le ministre des Pêches maritimes et le ministre de l'Agriculture ont établi une circulaire conjointe, publiée le 15 juin 1993, désignant ce dernier comme autorité compétente nationale de contrôle des produits de la pêche.

4.1.5. Le ministère de l'Intérieur

Ce ministère intervient dans le système de contrôle national à travers les mouhtassibs et les autorités locales.

Les mouhtassibs sont chargés du contrôle de la qualité des denrées alimentaires conformément au dahir N° 1-82-70 du 21 Juin 1982. Le mouhtassib vérifie que les produits ou les services répondent aux normes prescrites par la réglementation en vigueur en recourant aux services techniques compétents. Il peut, toutes les fois qu'il l'estime utile, opérer dans les conditions fixées par les lois et les règlements en matière de répression des fraudes, des prélèvements ou des saisies conservatoires en vue de faire procéder aux analyses nécessaires.

Le mouhtassib a libre accès à tous les lieux où peuvent pénétrer les agents chargés de la répression des fraudes. Il est aussi conformément à la loi N° 13-83 du 5 Octobre 1984 relative à la répression des fraudes, officier de police judiciaire pour rechercher les informations, opérer les prélèvements, dresser les procès verbaux et opérer les saisies.

Les autorités locales qui assurent la coordination des activités en matière de préservation de la salubrité publique (Services municipaux vétérinaires, Bureaux municipaux d'Hygiène, Services de l'Elevage etc.).

4.1.6. Les organismes de coordination en matière de contrôle de qualité

La coordination entre les différents départements de contrôle est assurée par quatre commissions ou conseils :

- la Commission interministérielle permanente pour le contrôle alimentaire et la répression des fraudes ;
- le Conseil supérieur d'hygiène et de la salubrité publique ;
- le Conseil supérieur interministériel de la qualité et de la productivité,
- la Commission interministérielle pour l'alimentation et la nutrition.

A travers une analyse approfondie des textes législatifs et de l'action effective sur le terrain du système de contrôle, il ressort que si ce dernier était adapté au Maroc d'avant l'indépendance et même à une phase où le commerce extérieur était sous le monopole de l'Etat, il est aujourd'hui dépassé par l'évolution de la politique économique que notre pays a connue et des mutations importantes enregistrées pendant les dix dernières années dans le secteur d'exportation des produits alimentaires.

Les procédures de contrôle sont très nombreuses, lourdes, se chevauchent, font souvent double emploi et ne permettent pas de mettre en synergie les moyens humains et matériels investis dans le système de contrôle à un moment où, par souci de rareté des moyens, on doit rechercher la rationalité et l'efficacité.

4.2. Le contrôle de la qualité à la lumière de l'expérience internationale

En prévision de l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions techniques de l'OMC et plus particulièrement celles exprimées dans les accords "sur l'inspection avant expédition", "sur les obstacles techniques au commerce et "sur l'application des mesures sanitaires et phytosanitaires", plusieurs pays développés et émergents se sont engagés dans une reformulation des exigences techniques et dans des actions de restructuration de leurs systèmes nationaux.

Par ailleurs, une action d'harmonisation de ces systèmes à l'échelle internationale constitue l'une des principales préoccupations du Codex Alimentarius.

4.2.1. L'harmonisation initiée par le Codex Alimentarius

Le comité du Codex Alimentarius sur les systèmes d'inspection et de certification des importations et des exportations alimentaires, a élaboré, dans le droit fil des accords de l'OMC, des lignes directrices sur la conception, l'application, l'évaluation et l'homologation de ces systèmes.

L'approche du Codex recherche l'harmonisation, la rationalisation et le renforcement du contrôle technique des pays exportateurs de sorte que le système national d'inspection ainsi que la réglementation normative soient au moins équivalents à ceux des pays importateurs pour mieux faciliter les échanges commerciaux.

Cette équivalence relève de la responsabilité fondamentale des gouvernements qui, par des mécanismes officiels d'inspection et des procédures appropriées doivent assurer la mise en place des procédures administratives garantissant que les services officiels d'inspection effectuent des contrôles d'une façon régulière en fonction des risques et en cas de doute quant à la non-conformité.

L'exercice de ce contrôle devrait porter sur les éléments suivants :

- l'établissement, installation, moyens de transport, équipement et matériel;
- les matières premières, ingrédients, auxiliaires technologiques et autres produits pour la préparation et la production de denrées alimentaires ;
- les produits semi-finis et finis ;
- les matériaux et objets destinés à entrer en contact avec les denrées alimentaires ;
- les produits et procédés de nettoyage et d'entretien et pesticides ;
- les procédés utilisés pour la fabrication et la transformation de produits alimentaires ;
- l'application et l'intégrité des marques de contrôle sanitaire, de classement et de certification ;
- les méthodes de conservation ;
- l'intégrité de l'étiquetage et présentation des aliments.

En fait, les travaux suscités du Comité, ne font que reprendre, en vue de l'harmonisation des dispositions déjà contenues dans les réglementations des principaux pays importateurs.

4.2.2. Exigences de l'Union européenne en matière des systèmes de contrôle des pays tiers

L'Union Européenne s'est engagée depuis le début des années 90 dans un chantier très important et très ambitieux de restructuration de son système de contrôle à l'échelle intra-communautaire et de formulation d'un nouveau cadre de relations avec les pays tiers.

L'article 9 du règlement communautaire 2251/92 relatif au contrôle des fruits et légumes stipule : « si les services officiels de contrôle des pays tiers ont au préalable été agréés, les marchandises font l'objet du contrôle de conformité avant leur exportation vers la Communauté ».

L'agrément est octroyé au service officiel du pays tiers qui en fait la demande et sur le territoire duquel les normes communes de qualité ou de normes au moins équivalentes sont respectées pour les produits exportés vers la Communauté.

Le service officiel doit être un organisme de contrôle de la conformité reconnu officiellement présentant des garanties suffisantes, et disposer du personnel du matériel et des installations nécessaires à la réalisation de ces contrôles.

En outre l'article 10 du règlement communautaire 493/91 relatif aux conditions de production et de mise sur le marché des produits de la pêche précise : « Les dispositions appliquées aux importations de produits de la pêche à partir des Pays Tiers doivent être au moins équivalentes à celles concernant la production et la mise sur le marché des produits communautaires ».

L'article 11 du même règlement stipule par ailleurs : « Lors de la fixation des conditions d'importation des produits de la pêche, il est tenu compte notamment :

- de la législation du pays tiers ;
- de l'organisation de l'autorité compétente du pays tiers et de ses services d'inspection, des pouvoirs de ses services et de la surveillance dont ils font l'objet, aussi bien que des possibilités qu'ont ces services de vérifier de manière efficace l'application de leur législation en vigueur ;
- des conditions sanitaires de production, d'entreposage et d'expédition effectivement appliquées aux produits de la pêche destinés à la Communauté ;
- des assurances que peut donner le pays tiers quant au respect des règles du contrôle sanitaire et de surveillance des conditions de production.

4.2.3. Modèles d'organisation du contrôle à l'exportation

Pour se conformer à la nouvelle donne du commerce international et afin de mieux se positionner sur le marché mondial, les pays à tradition exportatrice, se sont dotés de structures officielles de contrôle de la qualité à l'exportation.

A. Les Etats membres de l'Union européenne

Les Etats membres de l'U.E. disposent eux-mêmes d'organismes officiels nationaux de contrôle, et ce conformément aux articles 4 et 5 du règlement 2251/92 et à l'article 2 de la directive 397/89 relative au contrôle officiel des denrées alimentaires.

Ainsi, **l'article 4 du règlement 2251/92** stipule : « les fruits et légumes, produits dans la Communauté et destinés, pour la consommation à l'état frais, au marché intérieur ou à l'exportation font l'objet du contrôle de conformité, soit sur les lieux de conditionnement et de chargement, ou à la rigueur dans la filière d'expédition, soit dans le centre de contrôle désigné et à la destination sur les lieux de vente en gros ou dans les centrales de distribution.

En vue de l'exécution des opérations de contrôle visées au présent article, l'opérateur ou son représentant notifie à l'organisme compétent toutes les informations nécessaires. Ces informations comprennent les renseignements pour l'identification des produits ainsi que les indications précises sur le lieu et la période d'expédition ainsi que la destination envisagée. Le certificat de contrôle est délivré lorsque les fruits et légumes sont destinés à l'exportation ».

Par ailleurs, **l'article 5 du règlement 2251/92** précise : « Les Etats membres désignent l'organisme compétent, responsable de l'exécution des contrôles de conformité ». De même, **l'article 2 de la directive 397/89** spécifie « Les Etats membres prennent toutes mesures utiles pour que le contrôle soit effectué conformément à la présente directive. Les Etats membres veillent à ce que les produits destinés à être expédiés vers un autre Etat membre soient contrôlés avec le même soin que ceux destinés à être commercialisés sur leur propre territoire ».

B. l'Afrique du Sud

L'Afrique du Sud exporte près de 700.000 tonnes de fruits et légumes frais et 250 000 tonnes de fruits et légumes transformés. Ce pays dispose d'un seul organisme de contrôle de la qualité à savoir l'office de Contrôle à l'exportation des produits périssables.

Le domaine d'intervention de cet organisme est le contrôle des produits périssables destinés à l'exportation et notamment les fruits et légumes, les fleurs, les aliments surgelés, les poissons et crustacés, etc.

C. L'Espagne

L'Espagne exporte près de 14 730 000 tonnes de produits alimentaires dont 7 300 000 tonnes de fruits et légumes, 570 000 tonnes de produits de la pêche et 880 000 tonnes de conserves de fruits et légumes.

Le contrôle de la qualité à l'exportation et à l'importation est confié à un seul organisme « SOIVRE » qui est sous tutelle de la direction générale de Contrôle, d'Inspection et de Normalisation du Commerce Extérieur.

Le domaine d'intervention de cet organisme est le contrôle de la qualité à l'exportation des produits alimentaires et notamment des produits de la mer à l'état frais, réfrigéré, congelé et transformé, les fruits et légumes frais et transformés, plantes, fleurs, céréales et légumineuses, etc..

D. La Thaïlande

La Thaïlande exporte 900 000 tonnes de produits de la mer, 250 000 tonnes de fruits et légumes frais et 1 117 000 tonnes de fruits et Légumes Transformés.

Le contrôle de la qualité depuis les lieux de production et les établissements jusqu'au produit fini est assuré par la F D A (Administration des produits alimentaires et pharmaceutiques).

E. L'Argentine

L'Argentine exporte 8,3 millions de tonnes de fruits et légumes et 640 000 tonnes de produits de la pêche.

La structure officielle chargée du contrôle de la qualité est le SENASA (Service National de Salubrité et de Qualité Agroalimentaire), organisme créé en 1996 au terme de la fusion de deux organismes spécialisés : IASCAV (Institut Argentin de contrôle sanitaire et de qualité des produits végétaux) et SENASA (Service National de Santé Animale).

F. Le Canada

Le contrôle de la qualité au Canada est assuré par l'ACIA (Agence Canadienne d'Inspection Alimentaire). Le domaine d'intervention de cet organisme est l'agrèage des usines de conditionnement et transformation et le contrôle de l'innocuité et de la qualité du poisson, des viandes, des produits laitiers, des fruits et légumes frais et transformés à l'exportation et à l'importation.

4.3. Quelle réforme pour le système contrôle de la qualité ?

Le Maroc, pays à vocation exportatrice séculaire et soucieux de se doter de tous les moyens à même de lui permettre de confirmer cette vocation dans un monde qui ne jure plus que par la compétitivité, s'est lancé lui aussi dans une action d'évaluation de son système de contrôle et ce depuis le début des années 1990.

4.3.1. Réflexion menée par le Gouvernement en 1991

Déjà en 1991, Monsieur Le Premier Ministre a présidé une réunion qui a été consacrée au problème du Contrôle de la Qualité et à laquelle ont pris part les ministres de l'Agriculture, du Commerce, de la Santé ainsi que le Directeur Général de l'EACCE.

Au cours de cette réunion, les différents Départements ont donné un bref aperçu sur leur intervention au niveau du contrôle de qualité ainsi que sur les contraintes et les difficultés rencontrées aussi bien en ce qui concerne les structures, les moyens que les textes législatifs et réglementaires.

A l'issue de cette réunion, Monsieur le Premier Ministre a chargé le ministère du Commerce extérieur d'évaluer, avec les différentes administrations concernées et les professionnels du secteur, le système actuel du contrôle de la qualité et de proposer les réformes à adopter en vue de mettre en place un contrôle de qualité des produits alimentaires efficace et moderne équivalent à celui en vigueur dans les pays développés.

Un expert international a été mis à la disposition de ce Département par le PNUD afin d'apporter l'expertise internationale nécessaire pour la réalisation d'une telle étude. Les travaux de cette commission ont abouti à la proposition d'une réforme du système de contrôle de la qualité des produits alimentaires.

Ce projet de réforme prévoyait sur les plans législatif et réglementaire l'adoption d'une loi cadre sur la sécurité sanitaire, les fraudes et la qualité. La nouvelle législation sur le contrôle de la qualité des produits alimentaires devra intégrer trois paramètres essentiels : sécurité et santé, loyauté des transactions et qualité et certification de la qualité.

La loi devrait créer également une Agence nationale pour le contrôle de la qualité et la répression des fraudes pour lui confier les attributions de tous les départements ministériels en matière de contrôle de qualité et de répression des fraudes. Les principales tâches de cette structure devaient s'articuler autour des axes suivants :

- contrôle de la qualité des produits alimentaires produits ou fabriqués localement ;
- contrôle de la qualité des produits alimentaires importés ;
- définition des notions de qualité et de contrôle de qualité ;
- définition des normes et standards de qualité auxquels doivent répondre les produits alimentaires et agroalimentaires produits localement ou importés ;
- définition des codes d'usage qui recommandent à l'industrie alimentaire les usages généraux en matière d'hygiène qu'il convient de respecter ;
- action de répression des fraudes dans son triple aspect de moralité dans les transactions commerciales, de défense des intérêts économiques des consommateurs et de défense de la santé des consommateurs ;
- définition des normes techniques et hygiéniques requises pour le traitement, la transformation, le stockage, le transport des denrées fabriquées ;
- contrôle de la conception technique et du mode de fonctionnement des unités de transformation des produits d'origine animale et végétale ;
- organisation, coordination et supervision des contrôles vétérinaires aux frontières ;
- organisation, coordination et supervision des services vétérinaires municipaux ;
- organisation, coordination et supervision des laboratoires d'analyse et de recherche vétérinaire ;
- agréage des usines et ateliers de fabrication, de transformation, de conditionnement et de stockage des produits d'origine animale et végétale ;
- contrôle et surveillance des paramètres d'hygiène tout le long de la chaîne alimentaire jusqu'à la consommation ;
- mise hors circuit des denrées reconnues impropres à la consommation ;
- analyse micro biologique et physico-chimique des denrées alimentaires ;
- responsabilisation de l'entreprise dont le rôle est essentiel tout au long du processus, par l'exercice de l'autocontrôle au lieu de "subir" une réglementation ou compter totalement sur l'Etat ;
- L'agence devrait enfin étudier, proposer et veiller à l'application des mesures législatives et réglementaires en matière de normalisation et de promotion de la qualité des denrées alimentaires et coordonner entre les différents organismes chargés de la normalisation.

Quant à la tutelle administrative de l'agence et compte tenu des différents intervenants dans le domaine de l'alimentaire, il a été proposé de la placer sous la tutelle du Premier Ministre.

4.3.2. Réflexion menée par les départements en chargés du contrôle de la qualité en 1993

Conformément à la décision du Conseil d'Administration de l'EACCE, réuni en date du 04 novembre 1993, s'est tenu le 02 décembre 1993 à Casablanca, une journée d'étude sur le contrôle de la qualité des produits agricoles et agro-industriels destinés à l'exportation.

Ont pris part aux travaux de cette journée, les représentants des administrations et des organisations professionnelles concernées, notamment:

- le ministère de l'Agriculture et de la Mise en Valeur agricole ;
- le ministère du Commerce extérieur et des Investissements extérieurs ;
- le ministère des Pêches maritimes et de la Marine marchande ;
- l'ASPAM, l'ASPEM, la FICOMA, l'UNICOP et la FICOPAM.

Trois thèmes principaux ont fait l'objet d'exposés de la part des organismes des services de contrôle officiels ainsi que des opérateurs privés, à savoir :

- Le contrôle de la qualité des fruits et légumes : évolution et perspectives,
- Le contrôle de la qualité des conserves végétales,
- Le contrôle de la qualité des conserves animales.

Le document final adopté à l'unanimité par les représentants de l'Administration et des organisations professionnelles relate que :

- considérant la nécessité pour le Maroc de sauvegarder et renforcer ses acquis sur les marchés destinataires de nos produits ;
- considérant la nécessité pour le Maroc de présenter toutes les garanties requises face aux exigences de plus en plus sophistiquées de ses partenaires commerciaux ;
- considérant la nécessité pour le Maroc de disposer d'un système officiel de contrôle dûment accrédité par les autorités compétentes au niveau des marchés de destination de nos produits ;
- considérant l'intérêt que représente pour les opérateurs privés, un système officiel de contrôle autonome financé par l'Etat et spécialisé dans l'exportation ;
- considérant le rôle primordial des entreprises privées dans la maîtrise de la qualité, notamment par le développement de l'autocontrôle et de l'encadrement technique ;
- considérant la nécessité de développer l'assistance technique auprès des entreprises du secteur et de dynamiser le cadre de concertation et le système d'information actuel entre les opérateurs économiques ;
- considérant la nécessité de procéder à une refonte des textes législatifs et réglementaires régissant le contrôle des denrées alimentaires au Maroc en vue de leur adaptation aux exigences et évolutions du secteur ;
- considérant la nécessité de sauvegarder les intérêts économiques des entreprises et des consommateurs par la mise en œuvre d'un contrôle de la qualité des denrées alimentaires destinées à la consommation nationale ;

Les participants ont proposé la réforme suivante du système de contrôle actuel :

- le contrôle de la qualité doit être un tout indissociable qui accompagne le produit dans toutes ses phases depuis la matière première jusqu'à l'exportation du produit fini en passant par la production, la transformation, le conditionnement, l'entreposage et le transport ;
- le contrôle de la qualité des produits destinés à l'exportation exige une structure autonome est spécifique qui vit au jour le jour les réalités du secteur afin de mieux prévenir ses évolutions et d'adapter ses modes d'intervention en fonction de cette évolution et de celle des dispositions réglementaires et normatives des pays importateurs ;
- développer et privilégier autant que possible le rôle de l'autocontrôle dans les entreprises de transformation et de conditionnement par la formation et par l'allègement des procédures administratives et de contrôle ;
- activer la procédure d'accréditation de l'E.A.C.C.E. par les instances de l'U.E. en tant qu'organisme officiel et doter cet organisme des moyens nécessaires pour mieux accomplir sa mission de contrôle de qualité des produits destinés à l'exportation ;
- supprimer la taxe d'inspection de 1% qui grève la compétitivité du secteur d'exportation et prévoir un autre mode de financement pour la structure chargée du contrôle de qualité ;
- dépasser le caractère répressif du contrôle et en faire un instrument d'assistance technique aux opérateurs ;
- assurer la participation des opérateurs à l'instance chargée du contrôle de qualité et favoriser un cadre d'information, de concertation, de communication et de coordination au sein de cette instance ;
- accorder au marché local une attention particulière sur le plan de l'organisation des circuits de distribution et au niveau des exigences qualitatives requises pour sauvegarder la santé et les intérêts économiques du consommateur national ;
- procéder à une refonte des textes régissant le contrôle en concertation avec les professionnels concernés.

4.3.3. Réflexion menée par le CNCE en 1998

Le Conseil national du commerce extérieur a chargé un groupe de travail regroupant les représentants des administrations et des organisations professionnelles concernées par le secteur alimentaire d'analyser la problématique du contrôle de la qualité des produits alimentaires et de formuler des recommandations de réforme s'il y a lieu.

Lors de sa troisième session ordinaire tenue le 20 novembre 1998, le Conseil a examiné le rapport de ce groupe de travail sur les procédures de contrôle de la qualité respectivement des "Produits horticoles frais ou transformés" et des "Denrées animales ou d'origine animale" et les recommandations formulées dans la perspective de réduire les délais de contrôle et de rationaliser les approches de développement de la qualité.

Le Conseil a relevé la complexité et l'obsolescence d'une bonne partie des textes législatifs en application dans le contrôle technique, des vides juridiques dans le domaine, les délais importants que génère l'action du contrôle technique réalisée par plusieurs intervenants, les chevauchements et la confusion qu'elle induit entre les administrations intervenant dans le contrôle et l'existence de moyens humains et matériels importants affectés au contrôle mais dispersés entre plusieurs intervenants.

Il a noté, par ailleurs, que la politique de libéralisation des secteurs agricole et agroalimentaire entamée depuis des années n'a pas été conjuguée à une politique de responsabilisation des producteurs en matière de contrôle de la qualité.

Le Conseil a considéré, par conséquent, que la promotion de la qualité ne peut être envisagée que dans le cadre d'une démarche globale et volontariste impliquant d'avantage l'entreprise elle-même et abolissant la distinction faite actuellement entre le marché local et les marchés d'exportation. Pour promouvoir cette démarche, il convient :

- d'étendre le contrôle de la qualité aux étapes préliminaires de la transformation et de la mise à la consommation : matières premières, entreposage, transport, etc. ;
- de favoriser et d'encourager les entreprises à développer des programmes d'autocontrôle et d'assurance qualité impliquant une plus grande responsabilité de l'entreprise. Le recours à des compétences de haut niveau et la mise en œuvre de moyens techniques adaptés est une condition nécessaire et indispensable pour voir se substituer au contrôle répressif un contrôle préventif ; bien entendu, la législation devra être modifiée en conséquence et permettre la distinction entre la répression des fraudes et le contrôle de la qualité proprement dit ;
- d'envisager, éventuellement, l'extension du contrôle à l'exportation des produits frais au respect des cahiers de charges pour éviter des retombées négatives d'un refoulement des produits à destination.

Le Conseil a conclu que le regroupement des contrôles en un seul organisme est la solution optimale pour simplifier les procédures de contrôle de la qualité.

Cette entité qui devrait être dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière permettrait d'optimiser les ressources humaines et matériels existants dans les différentes administrations et d'élaborer une stratégie harmonieuse de promotion de la qualité au sein de la profession.

Afin de parer aux éventuelles subjectivités qui peuvent s'exprimer dans l'exercice du contrôle et pour garantir la transparence et l'intégrité du système, le Conseil insiste sur la nécessité de mettre en place une instance de recours et d'arbitrage pour préserver les intérêts des opérateurs économiques, notamment lors d'erreurs d'appréciation et de jugement.

La nécessité de retenir un organisme unique se justifie d'autant plus que la tendance actuelle dans les pays acheteurs, notamment l'UE, est d'homologuer une autorité unique dans le pays exportateur.

En l'absence de cette autorité, les usines seront individuellement agréées et les produits marocains exportés systématiquement contrôlés aux frontières de destination ; ce qui constituerait une véritable entrave aux exportations.