

Distr.: General
28 October 2014

Français seulement

**Inter-regional Expert Group Meeting
on the United Nations Development Accounts Project 1213AA -
Strengthening the capacities of developing countries
and countries with economies in transition
to facilitate legitimate border crossing,
regional cooperation and integration**

First session

Item 4 (c) of the provisional agenda

Regional sub-projects:

Economic Commission for Africa

**Analyse des Gaps techniques et juridiques relatifs aux
échanges électroniques entre les douanes de deux pays
(C2C Transit)**

Note transmise par Commission économique pour l'Afrique



**Analyse des Gaps techniques et juridiques relatifs
aux échanges électroniques
entre les douanes de deux pays (C2C Transit)**

Lotfi AYADI

Noureddine SELLAMI

Aout 2014

Analyse des Gaps techniques et juridiques relatifs aux échanges électroniques entre les douanes de deux pays (C2C Transit)

Lotfi AYADI¹

Noureddine SELLAMI

Résumé :

Le développement du commerce international et l'accélération des échanges nécessitent l'adaptation des procédures du commerce extérieur et la simplification des formalités de dédouanement.

Ainsi, la douane dont la principale mission est de contrôler les mouvements de marchandises à travers les frontières, se trouve devant un grand défi celui d'accomplir ses tâches traditionnelles tout en accélérant la fluidité des échanges commerciaux internationaux.

La résolution de cette équation n'est pas du tout aisée, il faut par conséquent trouver de nouvelles méthodes de travail et créer de nouveaux modes d'opérer. Les différentes recherches et études, menées que ce soit dans le cadre académique ou par les organisations internationales concernées par le sujet, sont unanimes sur le fait que l'anticipation de l'action douanière est la principale solution permettant un gain considérable dans les délais et une meilleure fluidité des flux commerciaux.

Toutefois l'anticipation de l'action douanière est subordonnée à l'obtention préalable de l'information relative aux flux des marchandises circulant entre les différents pays, et c'est dans ce contexte que cette étude est réalisée.

L'objet de la présente étude est d'identifier un pays pilote pour l'échange des données électroniques C2C parmi deux pays présélectionnés dans la région couverte par l'UNECA, à savoir le Maroc et la Tunisie. A cet effet, une analyse comparative concernant les lacunes juridiques et techniques a été opérée. Il a été constaté, pour les deux pays l'absence d'obstacles juridiques aux échanges des données électroniques, et l'existence d'une infrastructure technique permettant ces échanges.

Les deux pays disposent d'un arsenal juridique moderne, ils sont membres des principales organisations internationales et ils ont ratifié les principales conventions. Le code des douanes marocain ainsi que le code des douanes tunisien s'inspirent largement des

¹ Lotfi AYADI consultant, ancien directeur à la douane. Noureddine SELLAMI directeur de l'unité de facilitation au Ministère du Commerce.

conventions internationales telles que la Convention de Kyoto Révisée et adoptent les recommandations des différentes organisations internationales comme l'OMD et l'OMC. Les réglementations nationales des deux pays constituent une plateforme permettant le développement et la sécurisation des échanges électroniques des données.

Les systèmes informatiques des douanes des deux pays sont bâtis selon les nouvelles technologies utilisés dans le domaine de l'informatique et celui des nouvelles technologies d'information et de communication.

Les applications informatiques dédiées au dédouanement des marchandises ou à l'aide à la décision sont riches et variées.

Les deux pays adoptent le système de guichet unique virtuel aussi bien pour les documents de transport que pour l'accomplissement des formalités de commerce extérieur ou pour le dédouanement des marchandises.

Le choix entre ces deux pays n'est pas facile du fait qu'ils présentent beaucoup de similitudes, toutefois quelques éléments ont pesés en faveur du Maroc. En effet, le Maroc a ratifié la convention de Kyoto Révisée alors que la Tunisie ne l'a pas encore fait. Le système TIR fonctionne mieux au Maroc comme le prouve le nombre de carnets délivrés. Le système informatique de dédouanement au Maroc vient d'être rénové alors que celui de la Tunisie est en cours de rénovation. Les délais de dédouanement selon le rapport « Doing Business 2014 » de la Banque Mondiale sont légèrement plus courts au Maroc.

L'insertion du Maroc dans l'économie mondiale son ouverture sur le monde extérieur, son engagement, sa dynamique et ses initiatives constatés dans les différentes organisations internationales se sont des atouts supplémentaires qui plaident pour la candidature du Maroc.

Pour toutes ces raisons il est recommandé de retenir le Maroc comme pays pilote.

Table des matières

Résumé :	2
Introduction	5
Méthodologie :	6
1. Cadre juridique :	6
2. Cadre technique :	9
2.1 Automatisation des procédures de dédouanement :	9
2.2 Dématérialisation des formalités :	10
3. Données statistiques :	11
4. Analyse des risques lors du dédouanement :	12
5. Les indicateurs de performances :	13
6. Choix du Maroc comme pays pilote :	14
6.1 Intégration du Maroc dans l'économie mondiale	16
6.2 Le TIR au Maroc :	19
6.3 Informatisation des procédures de dédouanement :	20
6.4 Le guichet unique virtuel :	21
6.5 Facilitation et simplification des formalités de dédouanement :	22
6.6 La coopération dans le domaine de facilitation du commerce et des échanges électroniques des données :	24
7. Conclusion :	26
8. Bibliographie :	28
9. Annexes	29

Introduction

Les échanges internationaux de marchandises connaissent un accroissement continu, ainsi, la croissance du commerce mondial est beaucoup plus rapide que la croissance de la production : les produits s'échangent donc en proportion grandissante sur la planète.

Pour faire face aux opportunités et aux défis de la mondialisation, les nations développées et en voie de développement s'attèlent à intégrer leur économie au niveau régional, continental et mondial. La régionalisation économique est considérée donc comme une alternative surtout pour les pays en voie de développement. Le commerce international devient l'un des grands moteurs du développement et de la croissance économique, il permet de développer les richesses, accroître les revenus et réduire la pauvreté.

La facilitation des échanges et l'accélération du passage des marchandises à travers les frontières deviennent désormais parties intégrantes des principales missions des administrations des douanes. En effet, il s'agit de simplifier et d'uniformiser les procédures commerciales et douanières et de diffuser les informations relatives aux importations et exportations de marchandises. Les réglementations commerciales doivent donc répondre aux besoins de l'activité économique qu'elles régissent.

L'acheminement des marchandises rencontre des problèmes résultant des exigences superflues ou excessives relatives aux données ou aux documents à fournir, le manque de transparence des douanes, l'absence de moyens de recours rapides, la durée des formalités douanières, le manque de coordination entre les bureaux de douane et les autres services d'inspection, entraînant ainsi, une perte de temps et d'argent considérable, en particulier dans les pays en développement.

La douane est capable d'accélérer l'accomplissement de ses tâches si elle dispose d'une manière anticipée des informations et des données nécessaires au dédouanement et à la prise de décision sur la nature du contrôle à opérer en soumettant ou non les marchandises à un contrôle physique.

Les organisations internationales telles que les Nations Unis, l'Organisation Mondiale du Commerce « OMC » et l'Organisation Mondiale des Douanes « OMD », ont placé la facilitation des échanges commerciaux comme une priorité.

En effet, l'OMC a envisagé la facilitation des échanges comme thème de négociation multilatérale dans le but de moderniser et d'harmoniser les procédures commerciales en particulier dans les Pays en Développement et les Pays les Moins Avancés.

Dans son document « douane du 21^{ème} siècle », l'OMD a tracé une stratégie tendant à moderniser les différentes administrations douanières par l'adoption de nouveaux mécanismes et manières de procéder lors du dédouanement et des contrôles des marchandises aux frontières. Nous pouvons citer parmi les objectifs de l'OMD : *« des systèmes interconnectés et des bases de données alignées permettant un échange électronique de données entre les administrations des douanes le plus tôt possible dans les mouvements internationaux de marchandises »*.

De son côté l'Assemblée Générale des Nations Unies a approuvé le projet de renforcement des capacités des pays en développement et des pays à économie en transition visant à faciliter le passage des frontières légales, la coopération et l'intégration régionale. Dans ce contexte, la Commission Economique pour l'Europe et la Commission Economique pour l'Afrique (UNECA) ont lancé une étude pour choisir un pays pilote permettant d'assurer un échange sécurisé d'informations C2C relatives aux marchandises en Transit.

Deux pays de la région, le Maroc et la Tunisie, ont été présélectionnés pour faire l'objet de l'étude visant à déterminer et à analyser les gaps juridiques et techniques relatifs aux échanges électroniques C2C.

Le résultat de cette étude déterminera le pays pilote de la région qui se chargera d'implémenter les échanges électroniques C2C sur le Transit.

Méthodologie :

La méthodologie adoptée pour la réalisation de cette étude s'est basée sur un questionnaire qui a été adressé aux deux pays présélectionnés et sur une recherche documentaire aussi bien par les moyens traditionnels que par internet.

En effet, et en premier lieu un questionnaire qui a été adressé aux deux pays présélectionnés, ce questionnaire cherchait à identifier les gaps juridiques et techniques pouvant entraver les échanges électroniques des données douane / douane et à dégager les performances techniques et procédurales dans chaque pays. Il a constitué une occasion offerte aux administrations des douanes des deux pays pour exposer leurs points de vue et leurs positions vis-à-vis les obstacles éventuels qui pourraient entraver les échanges de données électronique « C2C ».

En second lieu une recherche documentaire a été menée aussi bien au niveau des textes juridiques et réglementaires et des différentes conventions internationales qu'au niveau des études et publications ayant un rapport avec le sujet traité.

En fin des données statistiques ont été puisées du site Trade Map « The International Trade Centre (ITC) ».

1. Cadre juridique :

La douane joue un rôle primordial dans le développement des échanges internationaux et du marché mondial. Des régimes douaniers efficaces peuvent avoir une forte incidence sur la compétitivité économique des nations.

Les facilitations des échanges commerciaux entre les différents pays sont l'objet de divers conventions internationales et accords multilatéraux et bilatéraux. L'adhésion à ces conventions et accords, constitue un instrument important pour mesurer le degré d'ouverture économique d'un pays et son intégration dans le commerce mondial.

Dans un environnement mondial très concurrentiel, les échanges et les investissements internationaux se dirigent vers les sites qui offrent le plus d'efficacité, d'aide et de facilités et dans lequel les organisations internationales jouent un rôle très important.

En effet, les deux pays objet de l'étude sont membres de l'Organisation Mondiale des Douanes et de l'Organisation Mondiale du Commerce OMC.

Les deux pays font aussi partie de la convention TIR². Cette convention a été conçue essentiellement pour faciliter au maximum le mouvement des marchandises sous scellés douaniers dans le cadre du transport international routier. Elle offre aux pays de transit la garantie requise pour couvrir les droits et taxes de douane exigibles. Elle vise à atteindre un juste équilibre entre les responsabilités des autorités douanières et celles de la communauté commerciale internationale.

Le Maroc de son côté est adhérent à la convention de Kyoto révisée³(CKR), cette convention permet de fournir un ensemble complet de procédures douanières visant à faciliter le commerce international légitime tout en réalisant des contrôles douaniers qui garantissent notamment la récupération éventuelle des recettes fiscales et douanières et la protection de la société. Elle porte sur les principes essentiels pour des régimes douaniers simplifiés et harmonisés : prévisibilité, transparence, application selon les procédures prévues, utilisation maximale de la technologie de l'information et recours aux techniques douanières modernes (par exemple, la gestion des risques, les renseignements préalables et le contrôle a posteriori).

Le Maroc est aussi, signataire de la convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières.

En plus de cet arsenal juridique international les deux pays disposent d'un grand éventail de lois nationales et de divers textes réglementaires qui régissent les formalités de commerce extérieur et les procédures de dédouanement.

Le principal texte national dans ce contexte est le code des douanes. En Tunisie le code est promulgué par la loi n° 2008/34 du 2 Juin 2008, celui du Maroc par la loi 1-77-339 du 9/10/ 1977. Les codes des douanes des deux pays reprennent les meilleures pratiques en matière de contrôles douaniers, répression de la fraude, de facilitations et de simplifications des procédures, en effet ils s'inspirent largement des conventions internationales telles que la Convention de Kyoto Révisée et l'accord du GATT sur le commerce et les tarifs.

Pour la Tunisie, le cadre juridique, permettant les échanges des données relatives au dédouanement des marchandises entre les douanes de deux pays « C2C », est prévu par les conventions d'assistance administrative conclues entre ce pays et les différents pays avec lesquels il a des échanges commerciaux.

Pour le Maroc l'article 43 de la loi 09-08 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel constitue le cadre juridique autorisant les échanges des données électronique avec d'autres pays.

Selon cet article : « *le responsable d'un traitement ne peut transférer des données à caractère personnel vers un Etat étranger que si cet Etat assure un niveau de protection*

² Convention sur le Transport International Routier

³ Convention internationale sur la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers « convention de Kyoto révisée »

suffisant de la vie privée et des libertés et droits fondamentaux des personnes à l'égard du traitement dont ces données font l'objet ou peuvent faire l'objet.

Le caractère suffisant du niveau de protection assuré par un Etat s'apprécie notamment en fonction des dispositions en vigueur dans cet Etat, des mesures de sécurité qui y sont appliquées, des caractéristiques propres du traitement telles que ses fins et sa durée, ainsi que de la nature, de l'origine et de la destination des données traitées. »

L'échange d'information « B2C » en Tunisie, se fait aussi bien par le système informatique de la douane que par le biais d'un guichet unique virtuel. Au Maroc, l'échange de données électroniques entre les intervenants et la douane se fait par le système informatique de la douane.

Le Maroc a adopté la loi n° 53-05 relative à l'échange électronique de données juridiques, selon cette loi la signature électronique sécurisée doit satisfaire aux conditions suivantes :

- être propre au signataire ;
- être créée par des moyens que le signataire puisse garder sous son contrôle exclusif ;
- garantir avec l'acte auquel elle s'attache un lien tel que toute modification ultérieure dudit acte soit détectable.

Elle doit être produite par un dispositif de création de signature électronique, attesté par un certificat de conformité.

Le certificat de conformité est délivré par l'autorité nationale d'agrément et de surveillance de la certification électronique, lorsque le dispositif de création de la signature électronique permet de garantir par des moyens techniques et des procédures appropriés que les données de création de signature électronique :

- ne peuvent être établies plus d'une fois et que leur confidentialité est assurée ;
- ne peuvent être trouvées par déduction et que la signature électronique est protégée contre toute falsification ;
- peuvent être protégées de manière satisfaisante par le signataire contre toute utilisation par des tiers.

De même la création de la signature électronique ne doit entraîner aucune altération ou modification du contenu de l'acte à signer et ni de faire obstacle à ce que le signataire en ait une connaissance exacte avant de le signer.

La loi n° 53-05 relative à l'échange électronique de données juridiques prévoit aussi la cryptographie qui a pour objet de garantir la sécurité de l'échange et/ou du stockage de données par voie électronique, afin d'assurer leur confidentialité, leur authentification et le contrôle de leur intégrité.

Pour prévenir l'usage à des fins illégales et pour préserver les intérêts de la défense nationale et de la sécurité intérieure ou extérieure de l'Etat, l'importation, l'exportation, la fourniture, l'exploitation. L'article 13 de la loi 53-05 sus indiquée soumet l'utilisation des moyens de cryptographie à déclaration préalable, lorsque ce moyen ou cette prestation a pour unique objet d'authentifier une transmission ou d'assurer l'intégralité des données transmises par voie électronique et dans les autres cas à l'autorisation préalable de l'administration.

En Tunisie, le code des douanes promulgué par la loi n° 2008-34 du 2 juin 2008 prévoit dans le paragraphe 2 de son article 3 la possibilité d'accepter la signature électronique, il stipule en effet que « ..., lorsque ces documents sont établis aux moyens électroniques, leur authentification peut être faite par la signature électronique et ce conformément à la législation en vigueur. »

De son côté l'article 124 du code des douanes tunisien prévoit que: « *Les usagers du système intégré de traitement automatisé de formalités de commerce extérieur peuvent payer les droits et taxes dus à l'importation ou à l'exportation ainsi que les amendes y rattachées, par des moyens électroniques fiables, et ce conformément à la législation en vigueur relative aux échanges électroniques.*

Le paiement des droits, taxes et amendes par les moyens prévus au paragraphe premier de présent article dispense de toute autre formalité de même objet. »

La loi Tunisienne n° 2000-83 du 9 août 2000, relative aux échanges et au commerce électroniques, reconnaît dans son article 23 les certifications électroniques délivrées à l'étranger, cet article stipule que « *les certificats délivrés par un fournisseur de services de certification électronique établi dans un pays étranger ont la même valeur que ceux délivrés par un fournisseur de services de certification électronique établie en Tunisie, si cet organisme est reconnu dans le cadre d'un accord de reconnaissance mutuelle conclu par l'agence nationale de certification électronique.* »

2. Cadre technique :

2.1 Automatisation des procédures de dédouanement :

L'automatisation des procédures de dédouanement, en utilisant les technologies de l'information et de la communication (TIC), facilite l'accomplissement des missions attribuées aux douanes.

Cela est encore soutenu en cas d'informatisation de l'ensemble du processus de dédouanement – à partir de l'arrivée du moyen de transport jusqu'au dédouanement total ou partiel des marchandises.

L'informatisation des douanes offre de nouvelles possibilités aux administrations, telles que le traitement avant l'arrivée et la libération automatique des titres et des garanties. Elle permet, en outre, l'utilisation de la gestion des risques et la sélectivité fondée sur l'analyse des risques et la collecte de données pour les rapports statistiques du commerce extérieur.

Les procédures douanières sont totalement informatisées pour le Maroc et la Tunisie.

Ainsi, l'application utilisée par la douane Tunisienne est « le système d'information de dédouanement automatisé (SINDA) ». Ce système permet de fournir un moyen efficace pour le contrôle des marchandises à l'importation et à l'exportation; de simplifier et accélérer les procédures de dédouanement, sans faire perdre aux opérations de contrôle leur efficacité. Il permet aussi d'appliquer correctement et d'une manière uniforme la législation et la réglementation que la douane est chargée de faire respecter, d'améliorer les relations et l'échange d'informations entre la douane et ses partenaires, d'obtenir une information exacte et actualisée, permettant aux différents niveaux de la hiérarchie une bonne gestion et une prise de décision efficace.

Le système d'information de la douane tunisienne utilise le procédé client-serveur à travers ORACLE et son propre logiciel SINDA, les normes sont EDI, EDIFACT et XML.

Le Maroc possède son propre système informatique développé par les compétences de la douane Marocaine. Ce système, dénommé : « Base Automatisée des Douanes en Réseau (BADR) », permet le dédouanement en ligne des marchandises tant à l'importation qu'à l'exportation. Il prend en charge la totalité des procédures douanières tout en intégrant des concepts nouveaux tels que l'anticipation et l'interactivité avec l'opérateur. Il assure une meilleure maîtrise de la gestion et une plus grande efficacité des contrôles des opérations de dédouanement. Il constitue le pilier sur lequel s'appuie le concept de dédouanement électronique.

BADR est un système ouvert via WEB et le logiciel ORACLE, il utilise une technique d'échange des données numériques, commerciales et administratives, structurées selon des messages préétablis et normalisés entre deux ou plusieurs partenaires (EDI, XML). Les systèmes d'information sont conçus indépendamment, en utilisant un moyen de télécommunication et des standards agréés sur le plan international. L'accès à ce mode est offert aux utilisateurs de BADR à travers le Réseau à Valeur Ajoutée⁴.

2.2 Dématérialisation des formalités :

La dématérialisation, c'est le remplacement des documents papier par des documents électroniques, elle permet un gain de temps, une réduction de l'utilisation des imprimantes et des photocopieurs, une meilleure communication intra et extra intervenants portuaires et une amélioration de la productivité. Les tâches administratives sont réduites, et les gains de productivité et de rendement sont optimisés. Remplacer le courrier postal par du courrier électronique, en lui conférant une valeur légale, est l'un des atouts que peut exploiter toute entité.

La dématérialisation des documents est aussi une étape clé pour refondre et améliorer l'image de l'administration. En effet, bien souvent, la seule image extérieure diffusée par un intervenant (douane, administration portuaire, opérateur économique, ...) et que retiendront les autres, apparaît dans ses documents administratifs et douaniers (manifeste, déclaration, avis d'arrivée titres de transport, titres de commerce extérieur, factures ou autres).

Les documents de transport, les formalités de dédouanement ainsi que celles de contrôles du commerce extérieur n'échappent pas à ces règles. Le niveau de dématérialisation constitue un indicateur révélateur pour le classement des pays dans les rapports internationaux de facilitations de faire des affaires (Doing business, Davos)

Dans les deux pays la dématérialisation des déclarations douanières a touché pratiquement tous les régimes douaniers tels que la mise à la consommation, l'admission temporaire, le transit, les régimes suspensifs de transformation, d'exportation et de réexportation.

Les titres de commerce extérieur que ce soit les autorisations ou les documents de contrôle technique sont aussi dématérialisés dans les deux pays.

⁴ Un réseau à valeur ajoutée (en anglais *Value Added Network* ou VAN) est un réseau de télécommunication qui se distingue par le fait qu'il assure certaines fonctions de traitement de l'information en plus de son transport

La dématérialisation des documents de transport a concerné le manifeste, le connaissement et l'avis d'arrivée en Tunisie. Par contre au Maroc, seulement le manifeste et l'avis d'arrivée ont été dématérialisés.

L'utilisation des nouvelles technologies d'information et de communication est aussi recommandée en matière de suivi à distance des marchandises circulant sous le régime de transit. En effet, le suivi des moyens de transport dans le cadre du transit s'effectue à travers les technologies du GPS, GPRS, escorte et plombage en Tunisie.

3. Données statistiques :

Valeur des Echanges Commerciaux⁵ mondiaux en milliers de dollars pour l'année 2012.

Importations mondiales: 18 293 035 042

Exportations mondiales: 18 058 027 326

	Tunisie	Maroc
Importations	22 176 110	44 789 782
Rang	71 ^{ème}	56 ^{ème}
Part %	0.1	0.2
Exportations	16 526 460	21 417 184
Rang	76 ^{ème}	72 ^{ème}
Part %	0.1 %	0.1 %

Nombres des Déclarations⁶

	Tunisie	Maroc
Importations		
2010	892 087	603 852
2011	874 730	623 624
2012	897 506	524 451
Exportations		
2010	332 187	172 565
2011	335 028	179 301
2012	346 884	179 144
Transit		
2010	2 590	
2011	7 041	
2012	6 595	

⁵ Source : Trade Map « The International Trade Centre (ITC) »

⁶ Source : Questionnaire

Part des Exportations dans le PIB⁷ (Année 2012)

Tunisie : 48%

Maroc : 36%

Zone Euro : 45%

4. Analyse des risques lors du dédouanement :

Les administrations des douanes sont confrontées à plusieurs défis contradictoires dont principalement le recouvrement des recettes, la protection de la société. Ces tâches doivent être menées d'une manière efficace et rentable, tout en accordant à la facilitation des échanges et à la fluidité de passage des marchandises licites à travers les frontières la première priorité.

Avec la mondialisation et la multiplication des échanges internationaux les douanes doivent opter pour de nouvelles méthodes dans la gestion des activités douanières et concevoir de nouvelles stratégies. C'est dans ce cadre que les différentes administrations des douanes ont adopté, sur recommandation de l'Organisation Mondiale des Douanes, la gestion automatique des risques dans les opérations de dédouanement.

Pour les besoins de la gestion des risques dans le contexte international, la douane doit avoir d'une part, l'accès aux renseignements sur les personnes et les marchandises et d'autre part, la capacité de les analyser efficacement.

L'accès rapide à l'information permet une meilleure réactivité de la douane, une bonne performance de la gestion des risques et par conséquent une célérité dans les opérations de dédouanement et la compression des délais d'attente des marchandises aux frontières.

Dans ce cadre, et comme la plupart des pays membre de l'OMD, le Maroc dispose d'un système d'analyse automatique des risques lors du dédouanement par l'intermédiaire d'un module informatisé intégré dans son système informatique de dédouanement des marchandises à travers le « moteur de règles à système de gestion des règles (BRMS Business Rules Management Systems) ».

La Tunisie utilise, dans l'application informatique du système automatique de dédouanement SINDA, un module de sélectivité des déclarations de dédouanement basé sur une analyse objective des risques liés à certaines énonciations de la déclaration en détail.

Au Maroc, les critères de risques sont identifiés, choisis et proposés aussi bien par les services centraux que par les services régionaux. Les analyses, les tests et le suivi se font au niveau central.

⁷ Source : Banque Mondiale « Indicateurs »

La gestion des critères de risque en Tunisie est centralisée, elle se fait par les services centraux de la direction générale des douanes au sein d'une direction spécialisée appelée « Direction de Gestion des Risques ».

Une base de données informatisée est nécessaire pour enregistrer toutes les transactions et tous les mouvements, cette base de données pouvant être mise à jour et utilisée pour procéder à des échanges rapides de renseignements et pour repérer de nouveaux secteurs de risques. Elle peut également offrir une base de données concernant tous les facteurs de risques.

Les systèmes informatiques de la douane Marocaine ainsi que celui de la douane Tunisienne constituent d'importantes bases de données et permettent de soumettre les déclarations à une série de filtres de sélection afin de déterminer quelles sont celles qui devront faire l'objet d'un contrôle plus approfondies.

L'application Tunisienne de gestion de risque est basée sur l'analyse des risques liés aux pays d'origine, pays de provenance, la valeur déclarée, l'opérateur économique, la nature de la marchandise et le régime douanier.

Le pays d'origine, pays de provenance, la valeur déclarée, l'opérateur économique, la nature de la marchandise et toutes les énonciations de la déclaration en détail, du manifeste et les données du référentiel sont les facteurs de risques utilisées par la douane Marocaine.

Le module de gestion des risques au Maroc ainsi qu'en Tunisie, couvre, outre les opérations de dédouanement à l'import, à l'export, et le régime de transit.

La mise à jour des critères de risque n'est pas automatique dans les deux pays, elle est manuelle et les modifications sont introduites au fur et à mesure des besoins.

5. Les indicateurs de performances :

Dans le cadre du suivi des indicateurs de performances les deux pays calculent le délai moyen de dédouanement ainsi que le délai de séjour des marchandises dans les ports. Les résultats obtenus ne sont pas publiés, en plus ces résultats ne peuvent pas faire l'objet de comparaison à cause des différences entre les méthodes utilisées dans chaque pays pour le calcul de ces indicateurs.

Le rapport « Doing Business » publié annuellement par la Banque Mondiale reprend dans la rubrique commerce extérieur certains indicateurs révélateurs et comparables. En effet, dans son édition de 2014 le rapport « Doing Business » annonce les résultats suivants :

Indicateur	Maroc	Tunisie
Documents nécessaires à l'exportation (nombre)	5	4
Délai nécessaire à l'exportation (jours)	11	13
Coûts à l'exportation (USD par conteneur)	595	775
Documents nécessaires à l'importation (nombre)	7	6
Délai nécessaire à l'importation (jours)	16	17
Coûts à l'importation (USD par conteneur)	970	860

Les indicateurs d'exportation :

Nature des procédures	Maroc		Tunisie	
	Délais (jours)	Coûts (USD)	Délais (jours)	Coûts (USD)
Préparation des documents	6	125	8	155
Dédouanement et inspection technique	1	100	1	200
Manutention au port (au terminal)	2	250	2	230
Transport terrestre et manutention	2	120	2	190
Total	11	595	13	775

Les indicateurs d'importation :

Nature des procédures	Maroc		Tunisie	
	Délais (jours)	Coûts (USD)	Délais (jours)	Coûts (USD)
Préparation des documents	13	300	9	170
Dédouanement et inspection technique	2	150	3	250
Manutention au port (au terminal)	2	350	3	250
Transport terrestre et manutention	2	170	2	190
Total	16	970	17	860

D'après les résultats ci-dessus indiqués nous constatons une grande ressemblance entre les deux pays avec un léger avantage du Maroc au point de vue délais.

6. Choix du Maroc comme pays pilote :

Les deux pays objets de l'étude présente chacun de grands atouts pour qu'il soit retenu comme pays pilote, les deux disposent d'un cadre juridique évolué conçu en conformité avec les diverses conventions internationales et avec les recommandations des différentes institutions internationales intéressé par la promotion des échanges commerciaux dans le monde comme l'OMC, l'OMD, la CNUCED etc....

De même, du côté technique les deux pays sont parvenus à un niveau d'informatisation des procédures de dédouanement assez élevé avec l'utilisation des nouvelles technologies d'information et de communication. Aussi, ils ont franchi de grands pas dans le cadre de la dématérialisation.

Pour départager entre les deux pays il a fallu rentrer dans les détails aussi bien au niveau de l'application des conventions internationale comme celle du TIR ou de la convention de Kyoto révisée, qu'au niveau des procédures mis en places et des facilitations

accordées. Cet exercice nous a amené à recommander de retenir le Maroc comme pays pilote pour les échanges électronique des informations douane / douane « C2C ».

Les raisons du choix du Maroc se basent sur les points forts de celui-ci par rapport à la Tunisie. Ces points seront détaillées dans ce qui suit et reposent sur :

- La grande intégration du Maroc dans l'économie mondiale,
- Son infrastructure technique et la diversification de ses applications informatiques,
- Le niveau de dématérialisation des procédures de dédouanement,
- Les diverses simplifications et facilitations introduites dans les procédures de dédouanement,
- Sa coopération et ses expériences similaires en matière d'échanges de données électronique avec l'extérieur.

Statistiques des échanges extérieures du Maroc :

Liste des principaux marchés du Maroc (export)

Sources : CCI

Unité : milliers Dollar
Américain

Pays	Valeur exportée en 2009	Valeur exportée en 2010	Valeur exportée en 2011	Valeur exportée en 2012	Valeur exportée en 2013
Monde	14 068 940	17 764 791	21 649 934	21 417 184	22 178 222
France	3 508 855	3 991 780	4 564 209	4 619 485	4 763 692
Espagne	2 934 540	3 004 326	3 953 759	3 540 915	4 181 772
Italie	657 997	798 646	908 110	782 352	837 221
Pays-Bas	364 130	501 039	673 746	621 350	660 786
Allemagne	476 403	556 421	618 489	644 762	603 168
Royaume-Uni	468 584	515 542	604 878	597 066	599 200
Belgique	253 307	473 303	433 105	402 598	570 352
Turquie	177 607	342 271	346 979	338 016	419 870
Portugal	172 836	213 389	283 426	261 529	287 815
Algérie	132 045	138 131	234 928	228 599	211 270
Egypte	106 479	103 540	77 329	138 946	168 619
Mauritanie	46 080	74 920	102 252	133 389	142 478
Autriche	69 390	69 197	84 009	107 994	139 879
Pologne	46 695	47 117	113 750	106 872	126 075
Roumanie	11 869	31 579	80 212	87 616	120 110
Libye	43 361	37 904	29 662	81 218	88 081
Tunisie	90 925	143 513	111 716	121 624	87 853

Liste des principaux fournisseurs du Maroc (import)

Sources : CCI

Unité : milliers Dollar Américain

Pays	Valeur importée en 2009	Valeur importée en 2010	Valeur importée en 2011	Valeur importée en 2012	Valeur importée en 2013
Monde	32 882 050	35 378 882	44 262 937	44 789 782	45 615 660
Espagne	4 004 250	3 753 056	4 858 557	5 901 448	6 177 319
France	5 117 971	5 507 688	6 308 934	5 548 461	5 903 404
Italie	2 154 067	2 105 441	2 297 390	2 196 338	2 433 736
Allemagne	1 792 108	1 625 997	1 981 278	2 139 392	2 185 980
Turquie	717 146	762 977	1 168 590	1 136 434	1 398 721
Algérie	719 093	837 780	1 074 864	1 127 520	1 297 732
Portugal	383 773	571 272	754 016	730 651	1 049 425
Royaume-Uni	598 047	750 739	885 701	982 997	863 329
Belgique	520 145	508 603	843 229	737 668	815 882
Pays-Bas	789 532	616 955	729 115	666 757	724 310
Egypte	381 256	417 126	492 488	467 618	497 048
Tunisie	227 334	254 354	282 126	241 046	223 513
Libye	47 298	44 174	13 614	23 502	15 616

6.1 Intégration du Maroc dans l'économie mondiale

L'intégration à l'économie mondiale constitue un choix irréversible pour le Maroc eu égard à l'ouverture croissante des économies, à la multiplication des accords aussi bien régionaux que multilatéraux, à la montée en puissance des technologies de l'information et de la communication et à l'émergence de l'économie du savoir.

Le Maroc a franchi au cours des dernières décennies des étapes importantes en matière de libéralisation de son économie et de son intégration à l'économie mondiale.

En effet, l'insertion de l'économie marocaine dans l'économie mondiale s'est caractérisée par la libéralisation de l'économie, ainsi que la restructuration de l'appareil productif en permettant une meilleure allocation des ressources. Cette politique se traduit par une ouverture progressive sur l'extérieur, elle offre de nouvelles opportunités aussi bien en matière d'échanges commerciaux, qu'en matière d'investissements et d'attrait de capitaux étrangers, elle favorise ainsi une croissance des revenus et du bien-être de l'ensemble des partenaires.

Cette ouverture s'est trouvée d'avantage renforcée par le grand engagement du Maroc dans les travaux de l'OMC et la conclusion de l'accord d'association avec l'Union Européenne. Elle constitue un véritable défi pour le Maroc et accélère la tendance à la mondialisation et son intégration dans l'économie mondiale. La volonté d'ouverture à

l'échange s'insère donc, dans une libéralisation mondiale du commerce, le libre-échange et l'insertion dans l'économie mondiale apparaissent comme une solution virtuelle à une croissance soutenue et durable.

En effet, l'adhésion en 1987 au GATT puis à l'OMC à Marrakech en 1994, ainsi que la conclusion en 1995 de l'accord d'association avec l'Union européenne, qui prévoit à terme l'établissement d'une zone de libre-échange entre les deux partenaires, sont autant d'éléments qui témoignent la volonté de poursuivre une politique économique libérale, ouverte et s'inscrivent dans la logique des choix économiques et politiques du Maroc.

Aussi et contrairement à la Tunisie le Maroc a ratifié la convention de Kyoto révisée (CKR) sur la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers.

Ainsi, l'économie marocaine s'est largement ouverte sur l'extérieur aussi bien en matière de commerce extérieur qu'en matière des investissements étrangers. Cette mutation requiert un effort d'adaptation aux exigences de la concurrence étrangère. L'évolution de l'économie marocaine est toujours allée de pair avec une large ouverture sur l'extérieur.

La libéralisation est perceptible eu égard au démantèlement des droits de douane dans le cadre de la mise en place de la zone de libre-échange avec l'UE et à la signature d'autres accords régionaux et bilatéraux.

Dans le cadre de la coopération du Maroc avec l'Union européenne la Douane s'associe activement aux autres partenaires pour la mise en œuvre du statut avancé qui marque le prolongement du plan d'actions de la Politique Economique de Voisinage (PEV), arrivé à échéance en 2010.

En outre, le Maroc est membre de la convention TIR, il a adhéré à la Grande Zone Arabe de Libre Echange et fait partie de l'EUROMED.

L'accord d'Agadir entre dans le cadre du projet de création de la grande zone arabe de libre-échange. Il prend la forme d'accords commerciaux bilatéraux entre différents pays arabes servant d'outil pour répondre aux impératifs de la mondialisation et permettant d'intensifier les transactions commerciales avec des pays ayant un niveau de développement similaire. Ces accords bilatéraux ont été prolongés dans un cadre régional avec la signature en février 2005 d'un accord de libre-échange entre le Maroc, la Tunisie l'Egypte et la Jordanie.

Par ailleurs, et compte tenu du rôle actif que joue le Maroc au sein de l'Organisation Mondiale des Douanes et de son positionnement parmi les administrations douanières de la région, la douane Marocaine a été désignée, en juin 2008, représentant régional des administrations douanières des pays de l'Afrique du Nord, du Proche et Moyen Orient.

Après un deuxième mandat assuré en 2009, le Maroc, représenté par son Administration des Douanes, a été reconduit en 2010 pour une année supplémentaire en qualité de Vice-président du Conseil de l'OMD et de Représentant Régional des Administrations douanières de la Région MENA. C'est ainsi qu'elle a assuré le pilotage des travaux de l'OMD au niveau de la région et qui ont porté principalement sur :

- la déclinaison au niveau de la région MENA du plan stratégique de l'OMD ;
- le renforcement des capacités des administrations douanières de la région ;
- la promotion et la mise en œuvre des instruments de l'OMD pour la facilitation et la sécurisation du commerce, notamment la Convention de Kyoto et le Cadre de normes SAFE.

Dans ce même cadre, la Douane marocaine a présidé les travaux de la 31ème, la 32ème et de la 33ème réunion des Directeurs Généraux des douanes des pays de la région.

Ces rencontres ont constitué l'occasion pour les Directeurs Généraux d'examiner et de débattre de plusieurs préoccupations communes, liées notamment aux questions concernant le renforcement des capacités des administrations douanières de la région, et aux éléments constitutifs de la stratégie de la Douane du 21ème siècle initiée par l'OMD.

D'un autre côté, les douanes partenaires des pays arabes se focalisent principalement sur l'institution future d'une Union Douanière Arabe, une institution où la Douane marocaine constitue un acteur principal, en sa qualité de membre actif dans le groupe national des négociations, chargé, entre autres, de concevoir les outils de cette Union, qui se veut un premier pas vers la création d'un marché commun arabe.

La coopération douanière visant à favoriser l'accroissement du volume des échanges entre pays arabes n'est pas en reste. L'Administration des Douanes a participé activement en 2010 aux travaux des réunions des Directeurs Généraux des douanes des pays arabes, tenus à Khartoum et à Riyad, et aux sessions du Conseil Economique et Social de la Ligue arabe, organisées au Koweït et au Caire.

D'autres formes de coopération ont marqué l'activité de la douane marocaine dont notamment la participation aux travaux des comités de coopération douanière qui ont porté sur la conception et la mise en œuvre de conventions d'assistance administrative mutuelle dans des domaines clés.

Par ailleurs et dans le dessein d'intensifier le commerce interarabe, la Douane marocaine contribue à l'effort commun d'instauration d'un environnement propice à la consolidation de la coopération commerciale entre les pays arabes. En atteste l'élaboration en 2010 d'un projet de convention préférentielle avec la Syrie et d'un projet d'accord commercial avec le Koweït.

Sur le plan de la coopération Africaine, et en contribuant au renforcement de la coopération Sud-Sud, l'administration des douanes marocaine a engagé une série d'actions d'assistance technique au profit des administrations douanières du Niger, du Cameroun, du Gabon, du Bénin et du Congo Démocratique. Il s'agit d'un véritable transfert de compétences dans divers domaines métiers.

Dans le même sillage, et tenant compte des objectifs de la politique du Maroc visant la promotion et la diversification de ses échanges commerciaux, l'Administration des douanes a contribué activement à l'élaboration et à la finalisation des dispositions de projets d'accords préférentiels à conclure avec le Gabon, le Cameroun, la Guinée Equatoriale, ainsi qu'avec la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC).

D'autres part, le Maroc déploie de grands efforts pour améliorer le climat des affaires et ce à travers la facilitation des procédures du commerce extérieur, la réduction des délais de dédouanement et des coûts de contrôle technique et la mise en place d'un réseau d'administration électronique des procédures commerciales.

L'échange électronique des données C2C prend plus d'intérêt et d'utilité pour les pays qui disposent d'un cadre juridique permettant l'anticipation de l'accomplissement des formalités de dédouanement.

6.2 Le TIR au Maroc :

Le transport TIR est bien développé au Maroc par rapport aux autres pays de la région. En effet, et selon une étude réalisée par le Centre d'Etudes de Transport pour la Méditerranée «CETMO», le transport TIR est caractérisé par une faiblesse en Tunisie et une absence totale en Algérie. Cette étude énonce que : « *le transport routier international ne connaît pas particulièrement de développement et d'encouragement de la part des pouvoirs publics des pays maghrébins.*

Même si les procédures à l'export sont plus légères qu'à l'import, il reste que les opérations de transport routier international sont soumises à de nombreuses contraintes qui se caractérisent par :

- *la mise en œuvre très limitée de la Convention TIR dans les pays du Maghreb (absence totale en Algérie) ;*
- *seuls le Maroc et la Tunisie ont adhéré à la CMR ;*
- *absence (Algérie) ou faiblesse (Tunisie) d'association garante regroupant les opérateurs de transport international pour gérer les carnets TIR et constituer une garantie des opérations sous le régime de cette convention vis-à-vis des autorités douanières ;*
- *structure du commerce extérieur tourné exclusivement à l'import (Algérie) avec aucune coordination.... »*

Seul au Maroc le transport TIR prend de l'importance. Cela est justifié d'une part par sa situation géographique caractérisée par une proximité de l'Europe avec une traversée de la méditerranée qui ne dure qu'environ une heure contre plus que 24 heures pour l'Algérie et la Tunisie et son ouverture sur l'atlantique avec une cote de plus de 2900 km et d'autre part son infrastructure portuaire avec principalement le port de Tanger-Med et le port de Casablanca ainsi que l'ouverture de son économie sur l'extérieur distinguée par le développement rapide de l'industrie off-shore et de l'exportation d'une manière générale.

Le transport TIR au Maroc représente, d'après l'étude de « Advanced Logistics Group » 6,3 % des flux des marchandises entrantes ou sortantes. En effet, le commerce extérieur atteint en 2010 environ 64 millions de tonnes, dont 4,1 millions (soit 6,3%) sous couvert du système TIR. Pour cette même étude le secteur du TIR constitue un fort potentiel de croissance. Il pourrait transporter entre 5,1 et 7 millions de tonnes en 2015 et entre 6,4 et 10,6 millions à l'horizon 2020.

Selon une note du Ministère Marocain en charge du transport le parc des véhicules de transport international routier (TIR) de marchandises est constitué par 1246 véhicules appartenant à 403 entreprises.

En 2007, l'Association Marocaine des Transports Internationaux Routiers a délivré 1709 carnets devant couvrir 724 500 opérations d'importation temporaire de camions TIR, et 612 carnets devant couvrir 218 500 opérations d'exportation temporaire de camions TIR.

Un partenariat est mis en place entre l'administration des douanes Marocaine et le secteur du transport tant aux niveaux national qu'international avec des concertations régulières avec l'Association Marocaine des Transporteurs Routiers Internationaux (AMTRI). Ce partenariat a été couronné par la signature d'un accord tripartite Douane - AMTRI - IRU concernant la transmission des données de fin d'opérations TIR et la transmission préalable du manifeste des marchandises transportées sous couvert de carnet TIR.

6.3 Informatisation des procédures de dédouanement :

À partir de la fin des années 80, l'Administration des Douanes et des Impôts Indirects a mis en place le système informatique de dédouanement SADOc qui a permis de prendre en charge progressivement l'ensemble des activités de dédouanements et de contrôles. Certaines fonctionnalités de ce système (déclaration sommaire, déclaration en détail,...) ont été ouvertes par la suite aux opérateurs économiques à partir de 1992. Un schéma directeur et une étude préalable ont été réalisés entre 1997 et 1999 pour définir le système devant remplacer à terme SADOc. Ainsi, le projet BADR représente une étape importante dans l'évolution du système d'information de la douane Marocaine.

La plate-forme technologique servant de base à SADOc a été renouvelée car elle ne pourra plus être maintenue compte tenu de l'évolution matérielle; le passage à une infrastructure UNIX et un moteur de bases de données relationnelle ORACLE, est un moyen de moderniser et de permettre l'ouverture du système d'information.

Le nouveau système BADR permet un accès plus large à partir d'un portail Internet. Les opérateurs économiques, les partenaires de l'Administration, les sociétés ou personnes individuelles, peuvent se connecter à partir d'un ordinateur personnel équipé avec un navigateur Internet.

Les serveurs de présentation, d'applications et de données sont développés sous UNIX en conformité avec le Schéma Directeur de l'administration des douanes.

Le système informatique des douanes Marocaine se caractérise par rapport à celui de la douane Tunisienne par sa perpétuelle évolution et sa rénovation en adoptant les toutes dernières technologies en la matière alors que le système Tunisien SINDA n'a pas évolué depuis sa mise en exploitation en 1982 à part sa mise à niveau pour le passage de l'an 2000.

En effet, le système BADR permet la dématérialisation progressive de l'ensemble du circuit de dédouanement. En outre son architecture logique inclut des interfaces avec des systèmes d'information périphériques telle que les applications : ADIL, RIAD, SAAD, DAAM...

L'application ADIL (Assistance au Dédouanement des marchandises à L'importation) vise la mise en place d'une base de données tarifaire intégrée. C'est un instrument qui consolide en un seul et même support toutes les dispositions fiscales et réglementaires nécessaires à l'information des opérateurs du commerce extérieur et au traitement de la déclaration d'importation des marchandises. Hormis les opérations d'importation, cet outil fournit l'essentiel des données requises à l'exportation. Cette application permet à l'opérateur de cerner, le régime fiscal et réglementaire applicable aux marchandises qu'il envisage importer, les avantages tarifaires accordés dans le cadre d'accords et conventions (Zone de Libre Echange, accords bilatéraux, etc.) ainsi que l'ensemble des informations économiques et commerciales. Cet outil donne, également, la possibilité de disposer du devis estimatif des droits et taxes avant engagement de la déclaration. La base de données est accessible sur internet.

Le système SANA d'Analyse Automatisée est le support informatique de gestion du domaine contentieux. Il permet le suivi, en temps réel, du déroulement des affaires contentieuses. Il a été déployé au niveau de l'ensemble des ordonnancements câblés.

Le système SAAD d'aide à la décision est un instrument permettant l'analyse des données statistiques internes dans une perspective stratégique (Data warehouse). Son module « Commerce Extérieur » prend en charge toutes les informations relatives aux opérations commerciales d'importation et d'exportation. Le module « Recettes » fournit les moyens de suivre finement l'évolution des différentes recettes douanières. Associés à une application gérant le contentieux réalisé, ces sources d'information vont permettre de procéder à toutes les analyses, projections et modélisations possibles.

Le module DATASELECT est une application décisionnelle, en opération sur le système S.A.A.D., permet aux utilisateurs autorisés d'assurer le suivi et l'exploitation des données sur la sélectivité ainsi que d'avoir une vision globale sur l'activité générale des bureaux douaniers et des différents opérateurs. Ils disposent en outre des indicateurs nécessaires au suivi et à l'amélioration des modules de sélectivité automatique à l'importation (SAVIM) et à l'exportation (SAVEX).

DAAM : système d'Aide et d'Assistance A l'utilisation Des Moyens informatiques. Alliant téléphone, messagerie et interface web, ce système gère les demandes d'assistance des utilisateurs depuis la déclaration d'un incident jusqu'à sa clôture. Il est organisé par région, avec un niveau d'escalade au siège. Sur le plan technique, DAAM s'appuie sur un logiciel Open source, lequel a été adapté et enrichi par un tableau de bord composé d'indicateurs en temps réel

D'autres bases de données à portée opérationnelle sont mises en place par la douane Marocaine et, dans certains cas, installées au sein des services utilisateurs extérieurs et à la bibliothèque telles que le fichier des opérateurs sur la base des données du commerce extérieur et de l'Office des Changes; la base de données des accords et conventions. (accessible à travers internet); les statistiques du commerce extérieur; les recettes douanières; les impôts indirects; la mise à la consommation des véhicules; les affaires contentieuses; les affaires de contrebande; les mouvements des marocains résidents à l'étranger.

6.4 Le guichet unique virtuel :

Conscient de l'importance de la simplification des procédures du commerce extérieur dans le développement des échanges internationaux, le Maroc a entamé, depuis plusieurs années, un processus de simplification de ces formalités ayant permis de réaliser plusieurs avancées en matière des procédures et de normalisation documentaire.

Ainsi, dans le cadre des travaux du Conseil National du Commerce Extérieur (CNCE), les opérateurs publics et privés de la communauté portuaire et aéroportuaire de Casablanca ont réalisé, en 2000, un projet pilote d'échange informatisé de données portant sur les manifestes maritimes et aériens, l'avis de trafic, la demande d'attribution de poste et la liste des marchandises dangereuses.

Ce projet, avait comme principal objectif de substituer l'échange sur support papier des documents susmentionnés par un échange électronique direct entre les systèmes d'information des membres de la communauté portuaire. La réussite de ce projet a permis à la communauté portuaire et aéroportuaire de réaliser des réductions substantielles des coûts d'opérations liés à la circulation et au traitement de ces documents.

Dans ce cadre est réalisé le projet de la **Liasse Transport** qui est un système communautaire permettant aux intervenants portuaires de traiter électroniquement les formalités de transport à travers le Guichet Unique Electronique du Commerce Extérieur et du Transport.

Les principaux objectifs de liasse transport sont de :

- Simplifier les procédures de transport maritime.
- Normaliser les documents (document papier et document électronique).
- Dématérialiser les procédures à travers un guichet virtuel.
- Donner une meilleure fluidité à la marchandise transitant par le port.
- Limiter au maximum le temps de séjour des marchandises dans les ports.
- Améliorer de ce fait l'exploitation des espaces portuaires.

Le projet vise l'optimisation des procédures à travers la dématérialisation des flux documentaires, ce qui permettrait de réduire considérablement les délais ainsi que les coûts des procédures de dédouanement et des opérations du commerce extérieur.

En parallèle un grand chantier est en cours, il s'agit de la **dématérialisation** qui constitue un vaste objectif visant la concrétisation à moyen terme du dédouanement électronique et consiste à mettre en réseau tous les intervenants au niveau du circuit de dédouanement moyennant une plateforme d'échange de données informatisée.

La dématérialisation comprend, notamment, le paiement par carte bancaire et électronique, la mise en œuvre d'une procédure de transfert, au trésor, des écritures comptables par procédé électronique, l'instauration d'une procédure de dédouanement simplifiée permettant l'édition de la mainlevée (autorisation d'enlèvement de la marchandise) à domicile juste après l'enregistrement de la déclaration et avant son dépôt physique, l'affichage chez l'opérateur des créances échues et dues pour lui permettre de connaître, à partir de son poste, la situation des créances en instance de recouvrement et de localiser le bureau origine du blocage pour non-paiement à l'échéance en matière de crédit d'enlèvement national, et à terme la dématérialisation totale du processus d'enlèvement des marchandises à l'importation. Il s'agit d'arriver à l'automatisation de toutes les étapes du processus de dédouanement des marchandises.

6.5 Facilitation et simplification des formalités de dédouanement :

La déclaration sommaire par EDI: la mise en douane est matérialisée, à l'importation et quel que soit le mode de transport utilisé, par le dépôt d'une déclaration sommaire des marchandises. Depuis 2000, les communautés portuaire et aéroportuaire ont mis en service une plate-forme d'échange de données informatisé (EDI) au format EDIFACT. Divers documents sont échangés électroniquement via cette plateforme dont la déclaration sommaire.

L'échange de données informatisés EDI permet d'une part la réduction des exemplaires des documents sur support papier envoyés aux partenaires. Ceux-ci sont remplacés par des messages EDI transmis à partir des applications informatiques internes. D'autre part les tâches de ressaisie des informations transmises par le chargeur ou le transporteur seront supprimées puisqu'elles sont directement intégrées dans le système informatique de l'entreprise. Ceci simplifie les démarches et réduit significativement les délais.

La suppression du dépôt physique de la déclaration sommaire rend la procédure de mise en douane désormais complètement dématérialisée ; en effet, dans le cadre de l'adaptation des opérations douanières aux exigences de l'environnement économique de l'entreprise (réduction des démarches administratives et des coûts), l'Administration des Douanes a procédé en 2010 à la suppression de la formalité de dépôt physique de la déclaration sommaire. Les déclarants (transporteurs maritimes, aériens et exploitants des magasins et aires de dédouanement) étaient tenus d'accomplir cette formalité auprès des bureaux de douane.

La déclaration simplifiée de transit : cette déclaration de transit des marchandises ne comporte qu'un nombre limité de renseignements nécessaires à l'identification des marchandises, du contenant et du moyen de transport.

La déclaration combinée, en optant pour ce support déclaratif, il n'y a lieu de souscrire qu'une seule déclaration, au lieu de deux, pour couvrir à la fois une opération de transit et le régime douanier définitif assigné à la marchandise.

La déclaration simplifiée d'importation et d'exportation des échantillons, modèles, spécimens et coupes types : cette déclaration est d'une grande utilité pour les opérations d'importation d'échantillons, modèles, spécimen et coupes types d'une valeur ne dépassant pas cinq mille (5.000) Dirhams Marocains. Elle couvrira à la fois leur admission temporaire, en dispense de caution, ainsi que l'exportation de produits compensateurs obtenus.

La déclaration provisionnelle : pour les opérations répétitives d'importation ou d'exportation de marchandises dont les énonciations exactes sont ignorées, à l'exception de l'espèce, la déclaration provisionnelle constitue le support déclaratif le plus adéquat. Etablie pour une période d'un (01) mois sur la base de quantités estimées, cette forme de déclaration dispense de la transmission de multiples déclarations successives.

Des procédures douanières assouplies pour l'importation par envois fractionnés : Afin de permettre aux investisseurs, de réaliser leurs projets dans les meilleures conditions, ils sont autorisés à importer à l'état démonté ou non monté, par envois fractionnés, certains matériels et biens d'équipement en les déclarant sous le régime de l'admission temporaire pour perfectionnement actif suivant un classement tarifaire simplifié (position tarifaire du matériel monté). La mise à la consommation n'intervient qu'après montage ou assemblage suivant l'espèce tarifaire du matériel monté.

L'opérateur économique agréé « OEA » : le Maroc a franchi un grand pas dans l'instauration de la procédure de l'opérateur économique agréé avec la certification de 260 entreprises à la fin de 2012 contre une dizaine de sociétés seulement en Tunisie.

Le dédouanement à domicile : cette procédure accélère le processus de dédouanement des marchandises, notamment en permettant l'accomplissement dans l'enceinte même de la société de toutes les formalités douanières (vérification des marchandises, annotation des déclarations, visa des documents annexés, prélèvement d'échantillons, délivrance des bons à enlever), ce qui facilite aussi bien les expéditions que les approvisionnements.

Le bureau de domiciliation : ce concept offre à l'opérateur économique un traitement rapproché de ses opérations et une gestion de proximité. Cette formule consiste à

autoriser l'opérateur à centraliser auprès d'un seul bureau de douane de son choix dit "bureau de domiciliation", de toutes ses opérations douanières, à savoir :

- le paiement des droits et taxes et autres sommes dues,
- le suivi et la gestion des comptes sous régimes économiques en douane,
- le traitement intégral des opérations de dédouanement sous couvert de la déclaration combinée.

Procédure simplifiée d'importation d'articles pour séminaires internationaux :

Dans le cadre des séminaires internationaux organisés au Maroc, les articles dépourvus de tout caractère commercial et destinés à être distribués gratuitement lors de ces manifestations sont importés en admission temporaire en suspension des droits et taxes.

Le dédouanement s'effectue sur simple engagement de l'importateur, matérialisé sur un formulaire prévu à cet effet. A l'issue des manifestations, la réexportation des articles non distribués est autorisée sans formalité particulière.

Le classement tarifaire regroupé : c'est une mesure qui consiste à autoriser les opérateurs économique à déclarer, dans une ou plusieurs rubriques de la nomenclature tarifaire, certaines marchandises susceptibles de relever de plusieurs positions ou sous-positions tarifaires. Il s'agit notamment des marchandises importées ou présentées à l'exportation :

- en exonération des droits et taxes en vertu des dispositions législatives en vigueur,
- au bénéfice du régime fiscal prévu par la charte d'investissement,
- sous l'un des régimes économiques en douane.

La franchise à l'importation des échantillons et spécimens : pour faciliter la prospection de nouveaux marchés, l'exonération totale des droits et taxes est accordé à l'importation :

- des échantillons et spécimens, d'une valeur ne dépassant pas cinq cent(500) dirhams.
- des échantillons constitués d'articles, d'ouvrages lacérés, perforés ou rendus inutilisables par apposition de marques indélébiles ou par tout autre moyen approprié et ce, quelle que soit leur valeur.

Exportation des échantillons, spécimens ou prototypes : les échantillons spécimen ou prototype d'origine marocaine, peuvent être exportés en dispense des formalités du contrôle de commerce extérieur et des changes, dans la limite d'une valeur n'excédant pas dix mille (10.000) dirhams.

6.6 La coopération dans le domaine de facilitation du commerce et des échanges électroniques des données :

Déclaration Sécurité Sureté « DSS » ou « ENS » : Suite à l'instauration par l'Union européenne depuis 1er Janvier 2011 d'un système de contrôle à l'importation (ICS) avec la mise en place de la Déclaration Sommaire Sûreté-Sécurité (ENS) et l'obligation de présenter aux autorités douanières européennes des informations préalables à l'arrivée sur l'ensemble des marchandises,

Une solution d'échange informatisé de données est implémentée par l'Agence nationale des ports (ANP), sous le nom de code «PortNet». Elle permet de prendre en charge les déclarations électroniques ENS (déclaration sommaire d'entrée). Une prise en charge qui

se fera à partir du «Guichet unique de formalités du commerce extérieur», utilisant les ressources de la plateforme développée par l'ANP.

Les principales données échangées dans ce cadre sont :

- Référence du transport (N° du Voyage ou N° de vol).
- Date départ.
- Date et heure prévues d'arrivée.
- Lieu de sortie (port ou aéroport).
- Premier lieu d'arrivée en UE (port ou aéroport).
- Nom du moyen de transport.
- N° enregistrement du moyen de transport (OMI).
- Nationalité du moyen de transport.
- Mode de transport.
- Nom du transporteur.
- Itinéraire (codes pays).
- N° du titre de transport.
- Mode de paiement des frais de transport.
- Nom et adresse de l'expéditeur.
- Lieu de chargement.
- Lieu de déchargement.
- Nature expédition.
- Code marchandise (SH4 ou SH6).
- Nombre de colis.
- Poids brut.
- Code de la marchandise dangereuse.
- Référence de l'unité de charge.
- N° du scellé.

Les autoroutes de la mer : Le Maroc a adhéré au projet des autoroutes de la mer visant la fluidité du trafic entre les ports de la rive nord et ceux de la rive sud de la méditerranée. Les protocoles d'accord signés entre d'un côté les ports Marocains et de l'autre les ports Européens ont pour objectifs d'intensifier et fluidifier les flux des marchandises entre ces ports, et ce par l'introduction des mesures de facilitation à travers l'anticipation des procédures, la sécurisation des marchandises, la modernisation des méthodes de travail et la communication d'informations ainsi que l'utilisation des nouvelles technologies.

Les autoroutes de la mer rentrent dans le cadre du projet Meda-Mos qui œuvre à la simplification des procédures douanières et non douanières. La plupart des pays méditerranéens ont engagé des actions pour la simplification, la transparence et une meilleure efficacité des réglementations. Les problèmes concernent le contrôle douanier des importations et des exportations, les procédures de transit et de stationnement portuaires, et les contrôles phytosanitaires. L'amélioration des systèmes d'information est l'un des objectifs prioritaires. La réduction des temps d'immobilisation des conteneurs dans les terminaux est l'un des principaux objectifs de ce projet.

7. Conclusion :

La Facilitation des Echanges a trait à toutes mesures qui peuvent être prises pour rendre facile, simple et fluide les mouvements des personnes des biens et des services. Le recours aux moyens électroniques d'information suite à la révolution technologique, qui s'est produite au cours des dernières décennies, dans le secteur des télécommunications et de l'informatique permet l'échange instantané d'informations d'un endroit à l'autre de la planète.

L'automatisation des procédures à elle seule a des limites dans l'accélération de l'accomplissement des formalités aux frontières. L'anticipation des contrôles fait gagner énormément de temps ; or cette anticipation n'est possible qu'avec l'obtention préalable d'informations fiables par le biais d'échanges électronique des données entre les administrations des douanes « C2C ».

La présente étude a été menée afin d'identifier un pays, dans la région couverte par l'UNECA, comme pays pilote pour promouvoir les échanges électroniques entre les administrations de douanes de deux pays différents « C2C ».

Les travaux ont concerné deux pays préalablement sélectionnés à savoir le Maroc et la Tunisie. Sur la base des réponses à un questionnaire qui a été adressé aux administrations de douanes de ces deux pays et après une recherche documentaire dans les publications et les textes réglementaires, une analyse approfondie a été effectuée pour déterminer les écarts et s'il y a lieu d'identifier les lacunes, dans un premier temps, sur le plan juridique et dans un deuxième temps du côté techniques.

En effet, les deux pays objets de l'étude disposent d'un cadre juridique compatible avec les dispositions des diverses conventions internationales ainsi que les recommandations des différentes institutions internationales telles que l'OMC, l'OMD, la CNUCED. Les différentes recherches ont permis de s'assurer qu'il n'y a aucune mesure juridique ou réglementaire qui empêche l'échange de données électronique entre les douanes de deux différents pays.

Aussi, les réglementations nationales des deux pays favorisent le développement et la migration du monde papier au document électronique avec l'introduction de la signature électronique, le paiement électronique et la sécurisation des échanges électroniques des données aussi bien à l'échelle nationale qu'internationale.

Du côté technique, l'informatisation des procédures de dédouanement a atteint des niveaux assez élevés dans les deux pays qui utilisent les meilleures pratiques dans le domaine des nouvelles technologies d'information et de communication. Aussi, ils ont franchi de grands pas dans le cadre de la dématérialisation.

Les systèmes informatiques des douanes des deux pays sont bâtis selon les nouvelles technologies utilisés dans le domaine de l'informatique ou celui des échanges électronique de données.

Les applications informatiques dédiées au dédouanement des marchandises ou à l'aide à la décision sont riches et variées dans les deux pays qui adoptent aussi le système de guichet unique virtuel.

Toutefois le Maroc se distingue de la Tunisie par plusieurs points forts que ce soit au niveau juridique qu'au niveau technique : telle que son adhésion à la convention de Kyoto révisée, l'adoption de lois spécifiques aux échanges électronique de données, le développement du système TIR, la performance de son nouveau système informatique de dédouanement « BADR ».

D'autres atouts plaident pour le Maroc dont nous pouvons citer d'une part sa situation géographique caractérisée par sa proximité de l'Europe, son ouverture sur la méditerranée et sur l'atlantique et son profondeur dans le continent africain ; d'autre part l'adoption des nouvelles procédures de dédouanement comme la dématérialisation des formalités, le guichet unique virtuel du commerce extérieur, les déclarations simplifiées, les formalités anticipées... ; et enfin ses expériences dans le domaine des échanges de données avec l'Europe dans le cadre de la Déclaration Sureté Sécurité « DSS » et les autoroutes de la mer.

Pour toutes ces raisons le Maroc est proposé comme pays pilote pour les échanges de données informatique C2C. Cet échange de données pourrait se réaliser à titre expérimental avec ces principaux partenaires commerciaux comme la France ou l'Espagne.

8. Bibliographie

L'accord du GATT sur le commerce et les Tarifs

Convention TIR sur le Transport International Routier

Convention de Kyoto révisée sur la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers

Douane du 21ème siècle document publié par l'organisation mondiale des douanes

Site Trade Map « The International Trade Centre (ITC) ».

Le rapport Doing Business 2014, publié par la Banque Mondiale.

Le code des douanes du Maroc, promulgué par la loi n° 1-77-339 du 9/10/ 1977.

Le code des douanes de la Tunisie, promulgué par la loi n° 2008/34 du 2 Juin 2008

La loi marocaine 09 – 08

La loi marocaine n° 53-05 relative à l'échange électronique de données juridiques

La loi tunisienne n° 2008-34 du 2 juin 2008

Etude de « Advanced Logistics Group » sur le transport TIR au Maroc.

Le site web de la douane marocaine : « douane.gov.ma ».

Le site web de la douane tunisienne: « douane.gov.tn ».

9. ANNEXES

Tableaux récapitulatifs des réponses aux questionnaires :

QUESTIONS	TUNISIE	MAROC
1. CADRES JURIDIQUES:		
1.1. Conventions internationales auxquelles votre pays est membre :		
OMD	oui	oui
TIR	oui	oui
KYOTO		oui
OMC	oui	oui
Autres conventions		convention de l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, 1982(CEE-ONU)
1.2. Réglementation nationale :		
référence codes des douanes	loi n°2008/34 du 02/06/2008	loi 1-77-339 du 9/10/1977
référence des principaux textes réglementaires		
IMPORT	Le décret n°94-1742 du 29/08/94, fixant les listes des produits exclus de la liberté du commerce extérieur.	loi no 13-89 relative au commerce extérieur
	- le décret n°97-2470 des 22/14/1997 portant situations de la liasse unique à l'importation et à l'exportation des marchandises et du système intégré de traitement automatisé des formalités de commerce extérieur.	décret no 2-93-415 du 02/07/1993 et décret no 2-77-862 du 09/10/1977
EXPORT	le décret n°94-1744 du 29/08/1994, relatif aux modalités du contrôle technique à l'importation et à l'exportation et aux organismes habilités à l'exercer.	loi no 13-89 relative au commerce extérieur
	NB: les textes réglementaires sus mentionnés sont afférents à l'import et l'export	décret no 2-93-415 du 02/07/1993 et décret no 2-77-862 du 09/10/1977
TRANSIT	transit simultanément	loi no 13-89 relative au commerce extérieur
		décret no 2-93-415 du 02/07/1993 et décret no 2-77-862 du 09/10/1977

1.3. Echanges d'information avec les pays tiers :		
QUESTIONS	TUNISIE	MAROC
y a-t-il cadre juridique qui permet l'échange des données ?	oui	Oui
si oui citer la référence	les conventions d'assistance administrative mutuelles, tel que: avec le Maroc, Italie;	article 43 et 44 de la loi 04-08 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel
y a-t-il cadre juridique qui interdit l'échange des données ?		Oui
si oui citer la référence		
1.4. Echanges d'information avec les intervenants :		
y a-t-il cadre juridique qui oblige l'échange d'informations B2C par voie électronique?	non	oui
Si oui préciser		article 42 du code des douanes
L'échange d'information B2C se fait par :		
le système informatique de la douane		
le système informatique des intervenants		
un guichet unique virtuel		
2. CADRES TECHNIQUES:		
2.1. Niveau d'informatisation des procédures de dédouanement :		
TOTAL	oui	oui
PARTIEL		
MANUEL		
2.2. Nom de l'application informatique		BADR (Base Automatisée des Douanes en Réseau)
2.3. L'informatisation est elle:		
Centralisée		oui
décentralisée		
2.4. Traitement de l'information :		
Temps réel %	traitement en temps	oui
Temps différée %	saisie des donnés	
2.5. Technologie utilisée :		
Système ouvert	oui	oui (WEB)
Système non ouvert		
2.6. Logiciel utilisé		ORACLE, JAVA
2.7. Normes utilisées :		
EDI	oui	oui
EDIFACT	oui	oui
XML	oui	oui
2.8. Dématérialisation des formalités :		
2.8.1. Déclaration douanière :		
de mise à la consommation	oui	oui
d'admission temporaire	oui	oui
de transit	oui 50%	oui
régime suspensif de transformation	oui	oui
exportation	oui	oui
réexportation	oui	oui
2.8.2. Titres de commerce extérieur :		
autorisation	oui	
contrôle technique	oui	
Autres		
2.8.3. Titres de transport :		

manifeste	oui	oui
connaissance	oui	
QUESTIONS	TUNISIE	MAROC
Autres	oui	
2.8.4. Suivre des moyens de transport dans le cadre de transit :		
GPS	oui	
GPRS	oui	
ESCORTE	oui	oui
PLOMBAGE	oui	oui
3. Données statistiques sur les échanges en millions de \$ US		
3.1. Volume des échanges en 2012 :		
3.1.1. Volume des importations		47200.48
3.1.2. Volume des exportations		22579.46
3.1.3. Volume du Transit international		no disponible
3.2. Volume par mode de transport en 2012 :		
Maritime		
importations		
exportations		
Transit		
Aérien		
importations		
exportations		
Transit		
terrestre		
importations		
exportations		
Transit		
Ferroviaire		
importations		
exportations		
Transit		
3.3. Nombre de déclarations		
Importations		
2010		603,852
2011		623,624
2012		524,451
Exportations		
2010		172,565
2011		179,301
2012		179,144
Transit		
2010		
2011		
2012		
4. Analyse des risques lors du dédouanement:		
4.1. Utilisation de système automatique d'analyse des risques :		

Oui	oui	oui
Non		
QUESTIONS	TUNISIE	MAROC
Si oui, description du système utilisé		
	Module informatisé intégré dans l'application dans SINDA basé sur une analyse objective des risques liées à certaines énonciations de la déclaration en détail	utilisation d'un progiciel BRMS (Business Rules, Management Systems) permettant la gestion dynamique des risques
4.2. La gestion des critères de risque est elle :		
Centralisée	oui	oui
décentralisée		oui
4.3. Le système automatique d'analyse des risques est-il:		
National	oui	oui
Régional		
Local		
4.4. Quels sont les facteurs d'analyse des risques utilisés:		
Pays d'origine	oui	oui
Pays de provenance	oui	oui
Valeur	oui	oui
Nature de la marchandise	oui	oui
Autres		toutes les données de la déclaration en détail et du manifeste
4.5. Les régimes concernés par l'analyse des risques :		
importations	oui	oui
exportations	oui	oui
transit	oui	oui
4.6. La mise à jour des critères de risque est-elle:		
Automatique		
Manuelle		oui
Si manuelle, préciser la périodicité :		
Hebdomadaire		
Mensuelle		
Trimestrielle		
Annuelle		
autres à préciser		quotidienne
5. RECOMMANDATIONS :		
Juridique et réglementaire	Echange de renseignement	adoption par chacun des pays partenaires d'un cadre juridique et réglementaire assurant un niveau de protection suffisant de la vie privée
	Ciblage des manifestes anticipés	
Des technologies d'information et de communication (TIC)		plate-forme informatique assurant l'échange avec les partenaires

Du renforcement des compétences	Compétence en matière d'analyse de risque et contrôle à posteriori	
QUESTIONS	TUNISIE	MAROC
Des logiciels et applications informatiques	oui	
De la coopération avec les pays partenaires	oui	signature d'accords bilatéraux ou multilatéraux de coopération et d'assistance administrative mutuelle en matière douanière entre les pays partenaires
Du partenariat avec le secteur privé	oui	

