

**Aïcha ALAOUI**  
Direction de la Marine Marchande  
Ministère du Transport et de la Marine Marchande  
MAROC

## **Rapport de la délégation marocaine**

### 1. **Introduction.**

L'Europe est un grand marché dans lequel les produits circulent librement ; mais l'Europe compte, à l'horizon 2010, étendre la libre circulation des produits à la zone de libre échange euro-méditerranéen, intégrant les pays tiers méditerranéens, dans le cadre du processus lancé par la Conférence de Barcelone tenue en 1995 ; celle-ci a mis en place les jalons d'une nouvelle coopération euro-méditerranéenne et a adopté les instruments juridiques et financiers pour la mise en place de la zone de libre échange et ce, compte tenu de l'environnement économique international et des liens séculaires que les pays tiers méditerranéens ont tissé avec l'Europe qui a toujours constitué pour eux, un partenaire de choix.

En effet, la coopération euro-méditerranéenne est dictée par des facteurs à la fois exogènes et endogènes à la région.

Les facteurs exogènes sont liés à la mondialisation de l'économie et la baisse progressive des barrières commerciales, faisant que les investissements, jadis concentrés dans les agglomérations de forte consommation, seront dorénavant déterminés par les avantages comparatifs offerts en matière de coûts de production et de transport.

Les facteurs endogènes portent quant à eux sur la place qu'occupe l'Europe dans le commerce extérieur des pays tiers méditerranéens, l'intérêt que représente potentiellement le marché de l'Afrique du Nord et le Moyen Orient et le rôle que peuvent jouer ces pays dans la pénétration européenne des marchés africains et moyens orientaux.

La création d'une zone de libre échange euro-méditerranéenne, caractérisée par la libre circulation des marchandises, est de nature à ouvrir de nouveaux marchés aux investisseurs européens et de ce fait, contribuerait à la réduction des tensions sociales et des conflits idéologiques dans les pays tiers méditerranéens et ce, par le développement de l'emploi local qui réduirait l'émigration du Sud vers le Nord.

L'Europe comme les pays tiers méditerranéens sont conscients des enjeux socio-économiques dans la région et se trouvent plus qu'avant, face à la nécessité de promouvoir une coopération étroite afin d'assurer un développement intégré de la région et contrecarrer notamment la démarche des pays asiatiques qui fabriquent des produits de bonne qualité et compétitifs sur le plan international, là où la main d'œuvre est qualifiée et à bon prix.

Cependant, le développement des rapports euro-méditerranéens reste tributaire, certes de la disponibilité de services de transport efficaces et performants, mais aussi de la facilitation et de la fluidité dans la circulation des marchandises entre les pays de la région.

En effet, la mise en place de la zone de libre échange euro-méditerranéenne, permettra d'accroître considérablement les flux de trafic dans la région, créant ainsi une grande pression sur les systèmes de transport ce qui exige une approche intégrée visant à la fois, une mise à niveau des conditions d'exploitation des compagnies de transport, des infrastructures de transport en général et l'accroissement de la vitesse et l'efficacité des flux sur l'ensemble de la chaîne de transport en vue de maîtriser, les circuits de transport de la marchandise de bout en bout.

La facilitation en effet, du transport international est une question de grande actualité puisque avec la globalisation progressive des marchés, on assiste au développement des échanges commerciaux et des services de transport maritime.

D'où la nécessité d'avoir une stratégie au niveau national et régional pour éviter la multiplication et la complication des formalités et procédures qui sont aux dépens des nouvelles exigences du commerce international, basées sur les critères de compétitivité, d'efficacité et de fiabilité.

La concertation et l'analyse s'imposent actuellement à ce niveau, entre les parties intéressées et avec acuité, compte tenu des mutations structurelles et profondes que connaît le contexte international.

Le Maroc à l'instar des autres pays tiers méditerranéens s'active depuis les années 1980 à mettre en place un environnement attractif et favorable au développement des flux des échanges entre les pays de la région à travers particulièrement l'harmonisation et la réadaptation du secteur des transports maritimes avec l'environnement régional et interrégional compte tenu de la prédominance des services de transport maritime dans les flux régionaux de transport.

Cette stratégie couvre par ailleurs, la mise en place d'infrastructures adéquates et l'adoption de mesures et réformes particulièrement juridiques, administratives et douanière en vue d'assurer la fluidité des chaînes de transport multimodal.

## 2. **Rélations maroco-européennes dans le domaine du transport maritime.**

La coopération maroco-européenne dans le domaine du transport maritime occupe une place privilégiée compte tenu d'une part, de l'importance des échanges commerciaux et des liens historiques et politiques d'autre part.

L'intervention de l'armement marocain dans le transport des échanges avec l'Europe représente 80% de son activité.

Depuis 1979, les relations bilatérales ont évolué dans le cadre des accords intergouvernementaux avec les Etats membres, prévoyant notamment des dispositions de

partage de trafic conformément au principe de la convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes.

Ces accords ont servi de cadre aux armateurs pour instaurer une coopération visant à garantir un développement harmonieux du transport maritime et une exploitation rationnelle des moyens existants.

La communautarisation de certains aspects du droit maritime européen et la stratégie mise en place ont amené les parties à renégocier certains de ces accords.

Les modifications des dispositions des accords ont porté sur la redéfinition d'une nouvelle organisation du trafic entre les ports du Maroc et les ports de l'Etat concerné, permettant l'ouverture du droit du trafic revenant à chaque Etat à l'ensemble des Etats membres de l'Union européenne.

Le trafic de lignes régulières avec l'Europe continue à revêtir un intérêt particulier notamment compte tenu du niveau de l'implication des compagnies marocaines dans ce trafic, des dispositions des accords bilatéraux avec les Etats membres de l'Union européenne et du caractère névralgique de l'activité de ligne régulière pour le commerce extérieur marocain.

D'où les préoccupations marocaines de soutenir et de renforcer l'intervention de l'armement en lignes régulières, d'autant plus que la participation du pavillon marocain au transport du commerce extérieur n'excède guère les 10%.

Ce qui requiert actuellement une mise à niveau de l'industrie maritime marocaine aux standards européens et internationaux ; cette mise à niveau exige la création d'un cadre permanent de discussion et de coopération ainsi qu'une assistance dans ce domaine et devrait porter en particulier sur l'adéquation de la législation dans le domaine du transport maritime eu égard aux changements et mutations intervenues sur la scène internationale.

L'article 31 de l'Accord d'Association prévoit l'engagement de négociations, au niveau du conseil d'association, en vue de recommander les mesures de libéralisation du secteur du transport maritime, les plus appropriées, tout en prenant en compte les résultats des négociations menées à ce niveau au sein de l'OMC.

Les discussions et les négociations sur le secteur du transport maritime au niveau de l'OMC n'ont abouti à aucun résultat, elles risquent d'être longues ; ce qui nécessite un réajustement des relations Maroc-Europe dans un cadre régional et privilégié compte tenu de leur spécificité.

L'article 55 prévoit un champ large de coopération dans le domaine des transports et en particulier au niveau de l'amélioration progressive des conditions de trafic maritime, de la restructuration et la rénovation des infrastructures.

Ces différentes questions rentrent dans le cadre de la stratégie maritime nationale qui vise la promotion du secteur de transport maritime dans ses différentes composantes et qui nécessite une mise à niveau des conditions économiques des compagnies marocaines à l'ère du libre échange.

En effet, le Maroc accorde une attention toute particulière aux activités maritimes et les orientations de la politique actuelle visent la constitution d'une industrie de transport maritime efficace, concurrentielle et performante.

Mais un pareil objectif ne peut être atteint sans le concours de toutes les parties intéressées par l'activité des transports maritimes, et dans ce cadre, la simplification des procédures pour réaliser la facilitation du trafic maritime n'est que la résultante et le couronnement de la réorganisation de l'activité des transports maritimes émanant de l'action conjointe de tous les départements impliqués dans le secteur ; le Maroc est conscient à ce niveau, qu'un pareil objectif ne peut être atteint sans le concours de ses partenaires commerciaux et particulièrement ceux de l'Europe.

### 3. Cadre réglementaire.

Avant de parler des potentialités marocaines en matière de transport, des actions entreprises et des orientations de la politique des transports maritimes en la matière, il y a lieu de brosser brièvement quelques aspects du cadre réglementaire national dans lequel évolue le secteur des transports maritimes au Maroc.

Le droit actuellement applicable au transport maritime est constitué d'un ensemble de règles dont la pièce maîtresse est le code de commerce maritime de 1919 qui a notamment pour texte d'application en matière d'organisation des transports maritimes le Dahir du 26 octobre de 1962.

Par ailleurs, de par sa nature et compte tenu de la multitude des acteurs impliqués dans le transport maritime, il est évident qu'un nombre considérable de textes légaux autant de droit public que de droit privé trouvent application en la matière.

Les aspects administratifs du droit maritime sont nombreux et les dispositions peuvent provenir notamment de la législation douanière ou de celle relative au régime portuaire ou à la réglementation des établissements publics.

Aussi les procédures, sont-elles nombreuses et émanent des différents départements et organisations intervenant en matière maritime.

Au plan international, il y a lieu de retenir le Dahir du 17 décembre 1980 portant publication de la convention sur un code de conduite des conférences maritimes régissant les rapports entre armateurs et chargeurs et qui a permis au Maroc d'avoir une assise juridique sous forme d'accords cadres pour le trafic avec ses partenaires commerciaux et particulièrement avec les pays membres de l'Union européenne.

En plus du Dahir portant publication de la convention des Nations Unies pour le transport des marchandises par mer ou règles de « Hambourg » sur l'équilibre des responsabilités entre chargeurs et transporteurs.

Des conventions régissant les rapports entre les pays en matière de sécurité de la navigation et de la protection du milieu marin, élaborées sous l'égide de l'Organisation maritime internationale -OMI- ont été adoptées et signées par le Maroc.

Des conventions de l'organisation internationale de travail « OIT » visant à garantir aux marins le maximum de protection sociale sont signées et ratifiées par le Maroc.

Dans ce cadre général, la réglementation en vigueur exige que les navires ne peuvent opérer dans les ports marocains que dans la mesure où les agents maritimes qui en ont la charge auraient déposé auprès des services de l'administration de la Marine Marchande un avis de trafic 48 heures avant l'escale du navire. L'avis de trafic doit mentionner le nom de l'armateur et, le cas échéant, le nom de l'armateur disposant. Le chargement ou le déchargement des navires ne peut intervenir que sur présentation d'une copie de cet avis de trafic dûment visé par les services de la Marine Marchande. Ce contrôle a pour objectif d'assurer le suivi de l'activité des transports maritimes et particulièrement le contrôle de l'activité des armements étrangers desservant le Maroc en ligne régulière.

Les prérogatives de l'administration de la Marine Marchande lui confèrent, par ailleurs, le droit d'effectuer les contrôles à bord des navires relatifs aux équipages embarqués à bord, à la qualification et brevets détenus, à l'aptitude physique et aux normes d'organisation du travail à bord. Il s'agit là, de vérifier particulièrement le respect et l'application des dispositions des conventions internationales édictées sous l'égide particulièrement de l'OMI et l'OIT. Les carences constatées lorsqu'elles affectent la sécurité de la navigation ou des personnes embarquées, justifient l'ajournement de l'appareillage des navires.

Il y a lieu de signaler, en plus, qu'en matière de sécurité la Direction de la Marine Marchande exerce le contrôle en vertu du Mémoire de la Méditerranée sur le contrôle des navires par l'Etat du Port dans la région sud et Est de la Méditerranée. Ce mémoire à l'instar des mémoires existants, vise à bannir les navires sous normes et à renforcer les mesures de sécurité pour promouvoir davantage la sécurité maritime en général et la protection du milieu marin. Conformément à ce mémoire, le contrôle de sécurité intéresse au minimum 15% des navires faisant escale dans les ports marocains. En cas de rétention, toutes les dispositions sont prises pour informer de cette mesure, l'Etat du pavillon par l'entremise de la représentation diplomatique locale, des armateurs et, le cas échéant, la société de classification, afin que toutes les mesures correctives soient prises pour lever la rétention.

#### 4. **Infrastructure de transport / Echanges commerciaux et potentialités de transport.**

Le secteur des transports revêt une très grande importance pour l'Association Maroc-UE, tant pour les échanges commerciaux de marchandises que pour le transport de personnes et ce, en raison des impératifs de la mobilité de la main d'œuvre et de la croissance du tourisme.

##### 4.1. ***Infrastructures et échanges.***

Le Maroc dispose aujourd'hui, d'une infrastructure portuaire moderne, répartie de manière équilibrée le long de ses côtes, comportant 27 ports polyvalents dont 14 destinés au commerce, 8 à la pêche et 5 ports de plaisance.

Ces infrastructures ont permis de traiter en 1999, environ 28 mille mouvements de navires de commerce engendrant un tonnage global de 52.741 tonnes, dont 15.460 tonnes en vracs liquides, 27.623 tonnes en vracs solides et 9.558 tonnes de marchandises générales ainsi, que 705 mille tonnes de poissons et 2.401 mille passagers.

*Evolution des trafics globaux portuaires (milliers de tonnes ou personnes)*

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Commercial	40 307	40 494	40 854	55 013	42 634	45 793	48 212	52 741
Pêche	482	565	701	727	583	800	706	705
Passagers	1 416	1 622	1 719	1 591	1 788	1 600	2 165	2 401

*Evolution des trafics portuaires par type de conditionnement (milliers de tonnes)*

Type	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Vracs liquides	12 595	12 783	13 557	24 258	11 372	12 577	12 671	15 460
Vracs solides	20 492	20 799	19 637	23 004	23 256	25 287	26 854	27 623
Conteneurs	1 630	1 669	1 827	2 067	2 050	2 244	2 585	2 932
Ro-Ro	1 439	1 637	1 831	1 764	1 897	2 273	2 585	2 794
Divers	4 151	3 606	4 002	3 920	4 059	3 602	3 517	3 932
Total	40 307	40 494	40 854	55 013	42 634	45 793	48 212	52 741

*Evolution du trafic global par port (milliers de tonnes)*

Port	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Nador	1 562	1 435	1 473	1 787	1 677	1 776	1 757	1 916
Tanger	1 728	1 879	1 857	7 491	1 902	2 074	2 390	2 618
Kenitra	273	272	297	221	226	229	224	252
Mohammedia	7 454	8 144	8 484	8 059	6 793	7 447	7 502	9 791
Casablanca	15 848	14 662	14 564	15 754	16 025	18 197	19 742	19 724
Jorf-lasfar	5 263	5 671	5 567	12 845	7 464	7 448	7 395	8 285
Safi	4 755	4 733	4 790	5 131	4 777	4 602	4 609	4 838
Agadir	1 804	1 656	1 848	1 800	1 829	1 684	1 836	2 115
Ports sahariens	1 619	2 040	1 976	1 925	1 941	2 330	2 758	3 202
Total	40 307	40 494	40 854	55 013	42 634	45 793	48 212	52 741

*Evolution du trafic de la pêche par port (milliers de tonnes)*

Ports	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Raskebdana	2	2	2	2	1	2
Nador	13	14	14	10	9	10
Alhoceima	12	11	12	9	8	11
Jebha	1	2	1	1	1	1
M'diq	4	6	6	5	3	7
Tanger	11	11	10	10	6	10
Larache	8	11	5	4	8	8
Kenitra	3	3	2	2	5	2
Casablanca	35	36	31	29	13	19
El jadida	6	7	3	4	5	4
Jorf-lasfar	1	0.3	1	0.09	1	1
Safi	14	13	6	14	16	10
Essaouira	21	9	6	9	15	10
Agadir	153	156	121	136	150	151
Tan-tan	307	318	156	252	107	132
Tarfaya	25	48	36	3	6	1
Laayoune	119	199	194	242	301	261
Dakhla	2	3	13	33	34	58
Sidi-ifni	7	4	8	13	13	7
TOTAL	744	853.3	627	778.09	702	705

*Trafic passagers par port*

Ports	Entrées	Sorties	Croisière	Total
Nador	266 378	261 035	-	527 413
Tanger	781 210	756 531	22 468	1 620 809
Casablanca	14 456	12 397	52 191	79 044
Safi	313	325	3 233	3 871
Agadir	2	38	28 889	28 929

Pour permettre aux ports de jouer pleinement leur rôle dans le processus d'intégration et de développement économique, les autorités nationales qui assurent leur construction et leur

gestion, ont mis sur pied des structures adaptées pour la gestion commerciale du trafic ; ainsi, dès 1985, cette tâche a été confiée à l'Office d'Exploitation des Ports (ODEP), organisme public à caractère commercial disposant de l'autonomie technique et financière, chargé également de l'entretien des quais et du dragage des ports qu'il gère. L'ODEP, pour répondre de manière efficace à l'attente des opérateurs économiques, a mis sur pied un système de gestion moderne permettant de traiter, grâce aux moyens informatiques, un ensemble d'actes de gestion et d'opérations portuaires.

Dans l'objectif de répondre aux impératifs de son développement économique, le Maroc négocie avec un opérateur privé étranger, dans le cadre d'une concession longue durée, de type BOT, la construction et l'exploitation d'un nouveau port en eau profonde, « Tanger-Atlantique » au Nord du pays. Le nouveau port permettra de désengorger le port existant et surtout d'attirer les trafics complémentaires d'éclatement, à destination ou en provenance du bassin méditerranéen et qui sont couverts par des lignes maritimes reliant le continent américain aux pays du Moyen et Extrême Orient.

Dans le domaine routier, le Maroc a déployé un effort soutenu dans le développement de ses axes reliant le Nord au Sud et l'Ouest à l'Est. Ces axes sont à la fois les maillons principaux de l'autoroute de l'Unité Maghrébine et des axes transafricains Tanger-Lagos et Rabat-Le Caire.

Aussi, dès la fin de la décennie 80, le Maroc a-t-il élaboré un schéma directeur autoroutier de 1500 km à réaliser à l'horizon 2010 au rythme de 100 km par an. A la date d'aujourd'hui, 450 km sont en service et 238 en cours de construction.

De même la construction en cours, de la rocade le long de la cote méditerranéenne reliant la ville de Tanger à la frontière maroco-algérienne sur 569 km, constituera un axe transversal sur lequel viendra se greffer une série d'activités dans le cadre d'une stratégie de développement économique des provinces du Nord.

Par ailleurs, le Maroc a entrepris depuis 1990, la réalisation d'un vaste programme de modernisation du réseau ferroviaire pour offrir un service de qualité sur l'ensemble du réseau national, le long de 1907 km de ligne se présentant sous forme de fuseau reliant Marrakech au centre à Oujda à l'oriental avec des ramifications vers Tanger au Nord et vers les zones d'exploitations des phosphates et certains grands ports.

## 4.2. *Potentialités de transport.*

### 4.2.1. *Transport maritime.*

Le Maroc de part sa situation géographique et la longueur de ses côtes qui s'étendent sur plus de 500 kilomètres le long de l'Océan Atlantique et de la Mer Méditerranée, est conscient de l'importance de secteur maritime dans la promotion de ses échanges avec l'extérieur et dans le développement de ses relations en général avec ses partenaires commerciaux

Le Maroc est en effet un pays quasi insulaire dont les 98% des échanges transitent par voie maritime, d'où l'enjeu et l'importance des transports maritimes dans la multiplication et la diversification des relations internationales.

Cette position géographique amène le Maroc à s'ouvrir de plus en plus à l'environnement régional et international et à se positionner sur le marché, compte tenu du volume de son trafic et de ses échanges par voie maritime qui portent sur plus de 52 millions de tonnes de marchandises par an.

Le transport maritime donne ainsi lieu à plus de 14.000 escales de navires, par an, de différent pavillon, dans les ports marocains.

Au 31 décembre 2000, la flotte maritime nationale comptait 50 navires d'un port en lourd global de 289 148 tonnes ; elle comprend 13 porte containers, 8 rouliers, 9 polythermes frigos, 9 navires pour le transport de passagers, 6 pour le transport de produits chimiques, 4 pétroliers pour le cabotage national et 2 général cargos.

La flotte marchande marocaine participe au transport du commerce extérieur en compétition libérale avec les flottes étrangères et couvre des secteurs sensibles de notre commerce extérieur tels que la ligne régulière, le transport frigorifique et l'acide phosphorique.

Le secteur du transport maritime marocain reste complètement ouvert puisque les compagnies marocaines ne bénéficient en effet, d'aucun monopole et il n'existe aucune disposition de réservation de trafic : les chargeurs restent complètement libres quant au choix de leur transporteur.

La partie prépondérante de notre commerce extérieur, qui est constituée par le trafic de vrac et qui représente plus de 85% du tonnage global, a été libéralisée dans le cadre de l'ouverture de l'économie marocaine et reste ainsi complètement libre et ouverte à la concurrence internationale.

Sur le plan technique, la flotte de commerce répond aux normes exigées en matière de sécurité et de prévention de la pollution, des efforts sont déployés par les armements marocains pour rendre leurs unités conformes aux nouvelles dispositions réglementaires et amendements aux conventions et instruments pertinents.

La majorité des sociétés ont procédé depuis longtemps aux audits et évaluations requises par le code ISM relatif à la gestion de la sécurité et la prévention de la pollution dont l'entrée en vigueur est prévue pour le 1<sup>er</sup> juillet 2002 pour les navires de charge ; certains armements ont déjà eu leur certification par des organismes reconnus.

En matière de formation maritime, les efforts fournis inlassablement par l'ISEM (Institut Supérieur des Etudes Maritimes) sur le plan de l'Enseignement et de l'encadrement ont été couronnés de succès ; ils ont permis à notre pays de figurer sur la liste blanche témoignant ainsi de la parfaite harmonie de la formation dispensée avec les dispositions de la convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance et veille (STCW).

Par ailleurs, dans le cadre de sa politique de préservation de l'environnement marin, le Maroc a construit à Tanger un centre d'aide à la navigation maritime (VTS : Vessel Traffic Services) afin d'assurer le bon déroulement de transit et d'améliorer la sécurité du trafic maritime à travers de détroit de Gibraltar, l'une des voies les plus fréquentées avec environ 65.000 navires par an, parmi lesquelles les plus grands pétroliers du monde.

#### 4.2.2. *Transport terrestre.*

Dans le domaine du transport terrestre, les chaînes logistiques sont devenues un élément déterminant de concurrence et de compétitivité des produits, d'où la nécessité pour le Maroc de disposer d'un système de transport sûr et fiable favorisant l'expansion de son commerce.

Aussi, la réforme du système de transport de marchandises opérée par la loi qui vient d'être adoptée par le parlement et qui entrera en vigueur à compter 2003 permettra aux sociétés de droit marocain de s'installer au Maroc en qualité de transporteurs, de commissionnaires de transport, de routiers ou de loueurs de véhicules industriels de transport routier lorsqu'elles satisfont aux conditions d'honorabilité, d'aptitude professionnelle et de capacité financière dont les modalités seront précisées par des textes d'application ultérieurement.

A signaler que l'attestation d'aptitude professionnelle devrait être accordée à cet égard, à titre de réciprocité pour permettre aux entreprises marocaines de s'installer à l'étranger ou d'avoir des représentants en vue de consolider leur présence sur le marché et de développer des politiques commerciales plus agressives pour améliorer leur part du marché.

Par ailleurs, le projet de réforme du système de transport de voyageurs qui vise la professionnalisation du secteur par la libéralisation du secteur, de l'accès à cette activité sur la base de qualifications professionnelles et financières, va engendrer des contraintes pour les entreprises marocaines de transport qui sont confrontées plus que jamais, à la concurrence étrangère résultant de l'ouverture du marché.

D'où la nécessité d'élaborer un plan d'actions pour accompagner la libéralisation des services de transport qui doit être progressive compte tenu des considérations suivantes :

- La spécificité du marché constitué d'entreprises atomisées ayant un niveau de compétences limité.
- L'absence d'un dispositif de formation adéquat.
- La multiplicité du secteur informel.
- Le marché non maîtrisé par manque de données et d'indicateurs fiables (d'où la nécessité de mettre en place un observatoire des transports).
- L'absence de centres de logistiques particulièrement au niveau des pôles générateurs de flux de transport. La promotion de ces centres contribuera à l'amélioration de la valeur ajoutée de la chaîne de transport notamment par le développement du transport multimodal.

Pour ces considérations et en vue de préparer les entreprises nationales à ce nouvel environnement, il s'avère nécessaire de renforcer leurs capacités concurrentielles tant par la révision de la fiscalité frappant ce secteur, que par la simplification des procédures et l'amélioration de la qualification par la formation du personnel des entreprises notamment les

gestionnaires, les chauffeurs ainsi que par la mise en place de mesures incitatives et l'investissement pour le renouvellement du parc des véhicules et son adaptation aux normes internationales.

En conséquence, les propositions qui peuvent être formulées dans le cadre de la coopération Maroc-UE concernent :

- L'assistance technique de l'Union européenne pour l'élaboration et la mise en place d'un programme de mise à niveau des entreprises nationales et la restructuration du tissu de ces entreprises (regroupement des entreprises atomisées en unités viables capables d'évoluer dans un cadre concurrentiel) en plus de la formation et la qualification du personnel de ces entreprises.
- L'harmonisation du cadre réglementaire régissant et organisant le transport routier entre le Maroc et ses différents partenaires européens, avec lesquels il a conclu des accords bilatéraux séparés qu'il y a lieu de remplacer par un accord cadre.

## 5. *Actions entreprises et perspectives en matière de facilitation du transport maritime international.*

### 5.1. *Les transports maritimes.*

En matière de simplification et de facilitation du transport international des marchandises, l'apport en matière de Marine Marchande se manifeste à travers le train de mesures proposées dans le cadre de la nouvelle politique gouvernementale visant la mise à niveau des entreprises marocaines pour affronter la concurrence internationale et répondre ainsi au souci d'harmonisation et de réadaptation de notre secteur des transports maritimes avec l'environnement régional et interrégional.

Les actions et mesures entreprises ou celles qui restent à entreprendre s'articulent autour d'un certain nombre de points relatifs particulièrement au cadre réglementaire et législatif des transports maritimes.

Etant entendu que la réglementation du secteur des transports maritimes reste à la base et constitue le fondement nécessaire à toute efficacité et célérité recherchées au niveau des transports maritimes, et par là, une facilitation et une simplification plus grande des transports maritimes.

- 1/ Dans ce cadre, la refonte globale de la législation s'inscrit comme un objectif prioritaire en vue de procéder à l'adaptation du code maritime actuel aux impératifs de l'économie moderne et d'en faire un instrument de développement économique tout en le plaçant dans la perspective de la modernisation de la législation internationale.

Ce projet de code maritime appréhende, de manière complémentaire, l'ensemble des questions maritimes tout en prenant en compte l'intérêt général et en consacrant l'équilibre entre les droits et les devoirs de tous ses futurs utilisateurs.

- 2/ Le projet d'installation d'un pavillon offshore au Maroc revêt un intérêt tout particulier pour alléger les coûts d'exploitation de la flotte marocaine, améliorer son état concurrentiel et stimuler ainsi sa compétitivité en se basant sur des expériences pratiques tant au sein de l'Union européenne que dans les pays tiers.

Ce projet s'inscrit effectivement dans la stratégie globale de mise à niveau des conditions d'exploitation de la flotte marocaine par rapport aux normes internationales et européennes en particulier.

- 3/ Le lancement de la procédure d'adhésion de notre pays à la convention FAL sur la facilitation du trafic maritime international.

La ratification de cette convention par le Maroc qui est en cours est animée par la globalisation actuelle des marchés qui amène le développement des échanges commerciaux et par conséquent des services de transports maritimes.

Or, la compétitivité des services de transport maritime est devenue étroitement liée à la qualité et à la célérité de l'information.

En effet, le commerce international qui constitue un ensemble de transactions fait associer un nombre élevé d'intervenants et génère en l'absence d'une organisation adéquate du système d'information et de transmission, une masse de données et des supports papiers importants, occasionnant des délais et affectant les coûts.

C'est dire l'importance des effets positifs que peut avoir l'application des dispositions de la convention FAL.

- 4/ La création d'un code des professions : la tendance actuelle de l'offre des services de transport maritime intégrant les différents maillons de la chaîne logistique suppose une nouvelle répartition des responsabilités légales entre les parties concernées et fait intervenir des entreprises spécialisées dans ce domaine qui requièrent un cadre juridique particulier.

Ce code des professions doit être un texte exhaustif concernant l'ensemble des professions qui se développent avec l'intermodalité des transports. Il devrait prévoir en particulier des dispositions précises sur l'organisation des professions d'agents maritimes, consignataire de navires et des courtiers maritimes qui entraînent des responsabilités au niveau du transport et du transfert de fret.

Ce code doit intégrer également la tendance actuelle du transport maritime englobant les différents maillons de la chaîne logistique et organiser dans ce cadre, la profession notamment de commissionnaire du transport, profession qui se développe de plus en plus avec le transport multimodal. L'imbrication des différents modes de transports devient en effet, inévitable avec la mondialisation des échanges et le transport unitarisé (particulièrement le transport conteneurisé) et de là la conclusion d'ententes et d'accords entre les armateurs et les opérateurs notamment terrestres en vue de contrôler la marchandise au-delà de l'horizon marin.

Le temps de transit serait progressivement diminué et le temps d'immobilisation dans les ports et les terminaux ferroviaires serait réduit par une meilleure circulation et par une meilleure coordination intermodale.

- 5/ Le renforcement de la coopération avec les pays partenaires du Maroc en vue de donner une assise juridique sous forme d'accords cadre de coopération organisant les rapports maritimes et notamment en ce qui concerne le traitement des navires au niveau des ports.

A ce titre, les accords prévoient des dispositions sur la nécessité de prendre les mesures nécessaires pour réduire le temps de séjour des navires au niveau des ports.

En effet, la conclusion d'accords de coopération encourage non seulement l'établissement des services maritimes, mais contribue également à l'amélioration de la qualité du service offert par la simplification des procédures et la définition d'un cadre adéquat pour gérer des situations exceptionnelles.

L'objectif est de créer un environnement favorable à l'exploitation des navires et par conséquent, à la simplification des procédures administratives et la réduction du temps de séjour des navires dans les ports.

- 6/ L'organisation du trafic de lignes régulières : La politique maritime marocaine vise l'organisation de la desserte de nos ports par des services de transport maritime répondant efficacement à la nécessité économique de disposer d'un réseau de lignes régulières couvrant au mieux les besoins de transport des échanges extérieurs.

Cette vision s'intègre dans la stratégie globale d'adapter notre potentiel maritime à l'environnement international et s'inscrit dans le cadre général d'apporter le concours nécessaire au bon déroulement des opérations du commerce extérieur.

Le souci majeur reste l'amélioration de la desserte maritime des ports du Royaume en permettant notamment aux armateurs/opérateurs d'offrir aux chargeurs et autres usagers des transports maritimes, un service de qualité, aux meilleures conditions de fret et de desserte.

Ce sont là quelques composantes de la stratégie actuelle en matière de transport maritime qui visent à faire du secteur des transports maritimes un élément de soutien à nos exportations en permettant aux produits marocains de se placer dans de bonnes conditions sur les marchés extérieurs du point de vue coût du transport et délais de livraison.

Mais on ne saurait insister suffisamment sur l'importance du concours et l'action soutenue de tous les départements intéressés par l'activité des transports maritimes pour faciliter les procédures actuelles au niveau de cette branche d'activité.

En effet, pour atteindre la compétitive voulue au niveau des transports maritimes, il faut raisonner en terme de chaîne de transport et voir au-delà du transport maritime proprement dit qui ne constitue qu'un maillon de la chaîne logistique.

La rigueur et la célérité attendues des procédures en matière maritime revêtent une grande importance compte tenu des négociations qui vont avoir lieu prochainement avec l'Union européenne sur les questions de transport maritime pour une plus grande libéralisation de ces services et compte tenu de la reprise des discussions dans ce domaine, dans le cadre global des négociations prévues dans l'enceinte de l'OMC.

Il importe de préciser finalement que le Ministère du Transport et de la Marine Marchande souscrit à toute action à même d'éviter la dégradation de certains maillons clefs de l'industrie des transports maritimes et visant à réduire le coût du transport maritime qui pris dans sa globalité, paraît être actuellement la contrainte la plus pénalisante pour la compétitivité des exportations marocaines.

## 5.2. *La sécurisation du trafic maritime de marchandises.*

Le Maroc a constitué tout au long de l'histoire une plaque tournante et un passage convoité aussi bien pour le transit des personnes que des marchandises. Le transport par voie maritime ayant représenté l'un des moyens essentiels dans ce sens, a connu pendant les dernières décennies un grand essor, dû au développement des infrastructures portuaires, à l'amélioration de leur gestion et au concours de différents départements, notamment du secteur public. Néanmoins, certaines entraves d'ordre logistique, technique et administratif inhibent la promotion de ce secteur.

Compte tenu de son importance et de son rôle vital dans la promotion des échanges extérieurs d'une part, et des nouvelles exigences de compétitivité, d'efficacité, de fiabilité et de sécurité que requiert le commerce international, la Sûreté Nationale a accordé un intérêt particulier au secteur du trafic maritime des marchandises, à travers sa sécurisation, ainsi que la simplification des procédures de transit et de passage aussi bien à l'entrée qu'à la sortie du Royaume.

Ayant pour missions fondamentales le maintien de l'ordre et la sécurité des personnes et de leurs biens, la Direction Générale de la Sûreté Nationale a adopté depuis sa création une approche basée sur des critères de proximité, d'efficacité et de célérité. De ce fait, il a été procédé à l'implantation dans les différents ports maritimes du Royaume, des commissariats spéciaux chargés, dans le cadre de leurs attributions réglementaires, de veiller et de concilier deux principes fondamentaux à savoir : la fluidité et la sécurité des biens et des personnes.

Ces services de police se chargent des contrôles transfrontaliers à l'arrivée comme au départ, du maintien de l'ordre à l'intérieur des ports maritimes, en veillant sur le respect du code de la circulation et du roulage, dans le but de faciliter la circulation à l'intérieur de ces plates-formes et de prévenir tout genre d'accident. De même, les services de police ont pour tâche d'informer les conducteurs et les opérateurs économiques, de les orienter et de les sensibiliser à cet égard.

Parallèlement à ces mesures, les services de police ont mis en place des dispositifs relatifs au contrôle des issues des plates-formes portuaires. A cet effet, toute personne désireuse accéder aux ports maritimes fait l'objet d'un contrôle sécuritaire d'usage. Concernant les usagers de ces plates-formes (tels que les manutentionnaires, les transitaires, les transporteurs, les

conducteurs d'engins), ces derniers font l'objet d'un traitement spécial, étant donné que la plus part d'entre eux sont titulaires de badge d'accès et de circulation.

Ces mesures sont mises en place pour empêcher toute intrusion de personnes malintentionnées dont la présence à l'intérieur de ces plates-formes est susceptible de porter préjudice aux usagers et aux marchandises (vols, détournements, contrebande, émigration clandestine, ainsi que d'autres méfaits )

A titre indicatif, les services de police durant l'année 2000, ont été amenés à saisir au port maritime de Tanger une quantité de 90 tonnes de stupéfiants (chira), et pour une période de 3 mois seulement ; ils ont interpellé au même port, 4.838 candidats à l'émigration clandestine.

De surcroît, ils veillent sur la surveillance et le contrôle des différents points de transit des marchandises ainsi que leur dépôt dans les parkings d'import et d'export, à l'aide d'un dispositif sécuritaire constitué de patrouilles pédestres et motorisées.

Quant aux opérations de fouilles et d'inspections, elles sont accomplies par les services de douane en présence d'un OPJ, conformément à la réglementation en vigueur, selon un système de sondage, et ce, pour prévenir et contrecarrer tout trafic de produits prohibés ainsi que d'autres méfaits.

La facilitation du transit maritime des marchandises est tributaire d'une action synergique de l'ensemble des partenaires aussi bien du secteur public que du secteur privé afin de développer les infrastructures portuaires et de doter les ports maritimes de moyens techniques à l'instar des autres ports des pays développés, à même de faciliter la tâche à tous les intervenants.

L'installation de sycoscans est indispensable ; ces appareils sont capables de soumettre, dans un temps record, tous les véhicules et engins, quel que soit leur volume, au contrôle par rayons X et de détecter la présence à bord de personnes ou de produits prohibés.

L'équipement de camion TIR d'appareil de détection de personnes candidates à l'émigration clandestine est nécessaire en plus tel que adopté par des sociétés étrangères de transport (la société « Breda » notamment).

La collaboration des opérateurs pour la prévention et la lutte contre toute forme de délinquance reste bien sûr l'une des conditions fondamentales pour atteindre les objectifs escomptés au niveau de la facilitation du transit maritime de marchandises.

### **5.3. Les procédures de dédouanement et mesures de facilitation.**

L'administration des Douanes a entrepris la refonte de son cadre juridique et l'assouplissement des formalités de dédouanement en vue de leur adaptation à l'évolution de l'environnement national et international.

Les différentes mesures adoptées visent la fluidité des échanges commerciaux et la facilitation de passage en douane des voyageurs.

- 1/ Au plan juridique, la révision du code des douanes a été réalisée avec la participation active de tous les acteurs concernés par le commerce international. Le code révisé, en vigueur depuis le 13 septembre 2000, se caractérise, notamment, par l'assouplissement des formalités douanières et par l'adoption de la plupart des dispositions de la convention de Kyoto révisée relatives à la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers. Il est précisé, à ce titre, que cette convention a été signée par le Maroc en mois de juin 2000.
- 2/ Au plan procédural, le dépôt par anticipation des déclarations permet d'accélérer le processus de dédouanement notamment par :
- *Rectification des déclarations sommaires* : Le déclarant ou son mandataire peut être autorisé à rectifier les énonciations de la déclaration sommaire à condition que les rectifications interviennent dans un délai de 20 jours de la date de l'enregistrement de la déclaration.
  - *Magasins et aires de dédouanement* : Compte tenu, d'une part, de l'évolution du commerce international et des modes de transport, notamment le transport terrestre et, d'autre part, de la nécessité de décongestionner les ports pour une meilleure fluidité des opérations commerciales et, par conséquent, une célérité dans le processus de dédouanement, une dizaine de magasins et aires de dédouanement en dehors des enceintes douanières portuaires ont été agréées.
  - *Dédouanement des marchandises*, qui concerne :
    - *Le dépôt anticipé des déclarations en détail* : à titre de facilité, le dépôt par anticipation des déclarations est étendu à toutes les catégories de marchandises à l'importation.
    - *La déclaration simplifiée* : afin de répondre aux exigences de rapidité dans les opérations du commerce international et pour tenir compte des spécificités de certains secteurs d'activité par l'assouplissement des formalités de dédouanement, il a été institué une déclaration dite « simplifiée ». Il s'agit d'une déclaration qui ne comporte pas certains énonciations ou certains documents, elle peut avoir la forme d'un document commercial ou de tout autre document en tenant lieu permettant l'identification de la marchandise et régime douanier qui lui est assigné.
    - *Délais de dédouanement* : La mise en place des mesures indiquées ci-dessus ont eu pour conséquence la réduction du délai de dédouanement. Ainsi, le délai moyen de dédouanement des marchandises a été ramené à 1 heure 30 minutes.
    - *Sélectivité des contrôles* : La sélectivité des vérifications des marchandises importées ou présentées à l'exportation a pour objet de cibler plus efficacement les contrôles physiques. La sélectivité des vérifications tant à l'importation qu'à l'exportation s'opère automatiquement par le système informatique. Actuellement 85% des opérations sont admises pour conformes sur document.

3/ Au plan informatique : Dans le cadre de l'optimisation de l'outil informatique, dans un souci d'harmonisation et de transparence dans la gestion des opérations de dédouanement, plusieurs applications informatiques ont été mises en place :

- Le dépôt de la déclaration sommaire et de la déclaration en détail par procédé informatique via le système SADOc.
- L'informatisation de la totalité du circuit de dédouanement (dépôt, cotation, sélectivité, liquidation...).
- La mise en place d'un système interactif permettant à l'opérateur de se renseigner, dès le dépôt de sa déclaration, sur l'évolution de l'opération de dédouanement.
- La préliquidation des droits et taxes accessibles aux opérateurs.
- L'assistance téléphonique via SADOc line.
- L'ouverture d'un site web sur internet.

#### 5.4. *L'EDI portuaire.*

##### 5.4.1. L'état des lieux.

Lors de sa troisième session ordinaire, le Conseil national du Commerce extérieur –CNCE - a recommandé d'identifier les possibilités d'échange de données informatisées entre les différents intervenants au niveau du port de Casablanca autour d'un projet-pilote.

A cet effet, l'ODEP et l'Administration des Douanes et Impôts Indirects – ADII- et quatre agents maritimes ont décidé, sous l'égide du CNCE, d'entamer un projet pilote d'EDI limité au manifeste simple avant de passer à l'application relative au manifeste en pool.

Le projet est actuellement en cours d'exploitation et de généralisation d'une part aux autres agents maritimes et d'autres part aux ports.

##### *a/ Mise en place de l'EDI portuaire relatif au manifeste simple.*

Le Conseil a institué, avec la collaboration de la communauté portuaire en général et l'ADII et l'ODEP en particulier, un comité de pilotage pour la mise en place de l'EDI au port de Casablanca.

Lors de sa cinquième réunion, tenue le 1<sup>er</sup> novembre 2000, ce comité a pris plusieurs décisions relatives au projet pilote. Les principales recommandations ont trait aux points suivants :

- 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 des manifestes en pool dans l'application.
- Dresser la liste des messages omis à intégrer dans la phase de généralisation.
- Renforcer le comité de suivi par la constitution d'un Secrétariat permettant de coordonner les interventions des partenaires impliqués.

Les efforts déployés ont permis d'assurer la participation des agents maritimes à l'opération pilote. Dans ce cadre, et en plus des opérateurs publics, partenaires du projet, dix sociétés, représentant plus de 90% du volume des échanges au port de Casablanca, ont adhéré aux services du réseau à valeur ajoutée –RVA -. Deux autres contrats d'usage du RVA sont en cours de signature.

Il convient de préciser, à cet égard, que quatre sociétés (Marbar, Comarine et Comarship et Manuter) ont participé aux tests de l'opération pilote.

Actuellement, les messages échangés par EDI concernent le manifeste cargo, le manifeste douanier, la réponse douanière, l'avis d'arrivée, la liste des marchandises dangereuses et les résultats de la conférence.

Pour éviter les saisies au niveau des agents maritimes, des traductions sont en cours de finalisation par la société GNS. De même des formations sont dispensées, par cette société, au profit des partenaires.

Malgré les résultats positifs enregistrés, il convient de souligner que le projet pilote n'intègre pas le manifeste en pool (voyage traité par plusieurs agents maritimes).

*b/ Mise en place de la solution manifeste en pool.*

Pour achever l'opération pilote relative à l'EDI portuaire, les membres du comité de suivi se sont attelés, dans une seconde phase, à l'intégration du manifeste en pool à cette solution. Cette opération constitue une étape cruciale en matière de mise en place de l'EDI portuaire. Pour s'en rendre compte, il convient de rappeler que la version pool du manifeste représente 75% des manifestes traités.

Sans s'attarder sur les détails techniques, il convient de rappeler que l'intégration du manifeste en pool 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 tests de masse ont permis de décider de mettre la solution améliorée en exploitation.

*c/ Programme de généralisation de l'EDI portuaire.*

La conduite d'une opération pilote 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 qui se fera de manière simultanée.

Le pilotage de cette opération se fera par le comité de suivi et ce, afin de capitaliser sur l'expérience déjà acquise au port de Casablanca.

*d/ Généralisation aux autres agents maritimes.*

La généralisation de cette solution aux autres agents maritimes a constitué l'une des principales préoccupations du comité de pilotage de l'EDI portuaire. Lors de sa cinquième

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 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 national du Commerce extérieur 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 aura des retombées bénéfiques sur l'accélération de la généralisation de l'usage de l'EDI par les autres agents maritimes.

#### *e/ Généralisation aux autres ports.*

Le comité de pilotage a recommandé, lors de sa cinquième réunion, la généralisation de l'EDI aux autres ports. Cette opération sera suivie par les partenaires publics du projet pilote (ADII et ODEP) et se fera sous l'égide du CNCE. Les ports de Tanger, d'Agadir et de Nador ont été retenus comme prioritaires pour le processus de généralisation.

Pour mettre en œuvre cette recommandation, les membres du comité de suivi ont convenu d'établir un calendrier précis. Ainsi, les agents maritimes partenaires du projet-pilote et exerçant au niveau des trois ports, cités ci-haut, ainsi que l'ODEP et l'ADII ont été invités à préparer, chacun en ce qui le concerne, un planning de généralisation précisant ce qui suit :

- Les états des équipements en place au niveau des trois ports susmentionnés et le cas échéant, le planning de leur mise à niveau et leur adaptation à l'usage de l'EDI.
- Le planning de formation des ressources humaines locales en distinguant entre les stages internes et la formation qui doit être assurée par la société GNS.

Par ailleurs, la société GNS a été invitée à présenter son planning de généralisation aux ports susmentionnés en précisant notamment son plan d'organisation en matière de gestion du réseau à valeur ajoutée, de maintenance et de formation des utilisateurs.

Il convient de rappeler que le comité de suivi a retenu le calendrier suivant pour la généralisation du manifeste pool :

- Port d'Agadir: 15 avril 2001
- Port de Tanger: 15 mai 2001
- Port de Nador: 30 mai 2001

*f/ Evaluation préliminaire du projet pilote de l'EDI portuaire.*

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 de ce système. Comme le confirment les statistiques, trois agents maritimes sur les quatre retenus pour le projet pilote - à savoir Marbar, Comarine et Comarship - ont passé au stade de l'exploitation de l'EDI portuaire.

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 douanières. 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, lors du séminaire sur l'EDI portuaire, il a été démontré 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 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 seront consolidés, dans un proche avenir, 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.

Cependant, il est opportun de souligner que des goulots d'étranglement peuvent survenir de la capacité des Hommes à lever le défi du passage de l'ancien système à l'EDI. En effet, malgré les formations dispensées par la société GNS et le rôle joué par le comité de suivi en tant que forum de solution des problèmes et de partage des connaissances et des expériences, un nombre de sociétés manifestent certaines difficultés à faire fonctionner ce système de manière autonome.

*5.4.2. Les perspectives de généralisation de l'EDI aux opérateurs du commerce extérieur.*

Le développement du commerce extérieur et particulièrement sa composante exportation constitue, pour le Maroc, un élément fondamental de sa stratégie de croissance économique.

Dans ce cadre, la facilitation des procédures du commerce international est un facteur de compétitivité incontestable et l'EDI est devenu un levier important de facilitation des échanges commerciaux entre pays mais sa mise en œuvre se heurte cependant à des défis de taille :

- Une logistique complexe en raison de l'évolution des besoins.
- Une multitude d'intervenants.
- Des volumes d'informations échangées très importants.

- Des procédures complexes de traitement des informations.
- Une coordination complexe des différentes activités.

Aussi, une évolution vers l'EDI exige-t-elle une planification rigoureuse et une gestion efficace des activités de mise en œuvre. L'implantation de ce système exige l'élaboration d'un plan détaillé de mise en place d'une solution EDI répondant aux attentes des différents opérateurs du commerce extérieur.

Le principal objectif de l'étude prévue à ce niveau est de réaliser les analyses nécessaires en vue de l'élaboration d'un plan national de généralisation de l'EDI à toutes les opérations et les opérateurs du commerce extérieur et ce en procédant à :

- L'évaluation du processus de simplification des procédures du commerce international et de normalisation documentaire de manière à dégager les acquis à consolider et les défaillances à dépasser et l'élaboration d'un plan de rationalisation et d'optimisation des flux informationnels entre les opérateurs du commerce extérieur.
- L'analyse des systèmes d'information des principaux opérateurs du commerce extérieur afin de dégager les difficultés techniques qui pourraient entraver la généralisation de l'EDI, procéder à une évaluation technique de la solution adoptée par le projet pilote de l'EDI portuaire à la lumière des derniers développements des technologies de l'information et proposer une solution informatique pour la généralisation de l'EDI à toutes les opérations et tous les opérateurs du commerce extérieur.
- L'identification des différentes entraves juridiques à la dématérialisation des documents et aux transactions électroniques et proposition de nouvelles règles juridiques à adopter pour accompagner la mise en œuvre de l'EDI.

*a/ Evaluation du processus de simplification des procédures du commerce extérieur.*

L'évaluation du processus actuel de simplification des procédures du commerce extérieur consiste à examiner les différents circuits des procédures des opérations d'importation et d'exportation dont notamment :

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

L'évaluation doit également 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. Une attention particulière est à accorder dans ce domaine aux standards internationaux notamment celui de la formule ONU.

*b/ Proposition d'un plan de renforcement de la simplification des procédures et de normalisation documentaire*

Sur la base de l'évaluation et des analyses mentionnées en 2.1, l'étude doit identifier les domaines qui nécessitent des améliorations et des réformes en matière de simplification des

procédures et de normalisation documentaire. Elle doit identifier et analyser les principaux problèmes liés à la dématérialisation des documents du commerce international. Elle doit également présenter et évaluer les différentes solutions préconisées ou mises en œuvre à l'échelle internationale.

L'étude doit formuler des recommandations et des propositions de mesures concrètes à même de compléter les réformes déjà réalisées en matière de simplification des procédures et de normalisation documentaire et de permettre une meilleure efficacité commerciale.

L'étude doit évaluer les difficultés et problèmes potentiels ou réels quant à la mise en œuvre de ces recommandations dans le contexte marocain, au regard notamment du droit national. Elle doit proposer les règles juridiques à adopter pour accompagner la mise en œuvre de l'échange de données informatisé.

Les propositions de mesures de simplification des procédures et de normalisation documentaire doivent être formulées de manière à distinguer entre celles à réaliser à court terme et 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.

*c/ Diagnostic des principaux systèmes d'information et évaluation du projet pilote de l'EDI portuaire.*

L'étude doit procéder à une évaluation des systèmes d'information traitant les opérations du commerce extérieur et ce à trois niveaux :

- Descriptif de la logistique informatique et télématique actuelle.
- Evaluation de l'efficacité des procédures et de la gestion informatisée actuelle par rapport aux attentes et objectifs des intervenants.
- Evaluation de l'impact d'un système EDI sur les procédures et la gestion informatisée actuelle.

De même, l'étude doit s'intéresser à l'évaluation technico-financière de la solution EDI mise en œuvre dans le cadre du projet pilote de l'EDI portuaire. Cette évaluation doit être opérée par une analyse coût/avantage de la solution et son évaluation technique par rapport aux nouvelles techniques d'échanges de données informatisé (Internet entre autre).

*d/ Proposition d'une solution EDI généralisé.*

Sur la base des analyses précédentes et des propositions de simplification des procédures et de normalisation documentaire l'étude doit proposer une solution EDI généralisé à toutes les opérations et opérateurs du commerce extérieur.

La solution doit décrire les équipements, logiciels, standards de télécommunication nécessaires au fonctionnement du système EDI proposé. Elle doit être justifiée du point de vue technique en se référant aux derniers développements technologiques en matière d'échanges de données informatisées en particulier l'utilisation de l'Internet pour l'échange de données informatisées ; La solution doit être également évaluée en terme de coût/avantage.

La solution doit également préciser les facteurs-clès de succès pour la mise en œuvre de l'EDI. Elle doit être déclinée en un plan de mise en œuvre définissant les responsabilités des différents intervenants et les étapes de réalisation.

## 6. Conclusion générale.

L'organisation de ce séminaire sur la facilitation du transport international de marchandises témoigne et sans aucun doute, de la volonté des pays des deux rives de la Méditerranée occidentale, de hisser plus haut leurs relations en matière de transport en vue de les porter au niveau de leurs aspirations politiques et économiques.

Cette vision fait que les services de transport doivent répondre aujourd'hui, aux nouvelles exigences de compétitivité, d'efficacité, de fiabilité et de sécurité que requiert l'essor du commerce international.

C'est pourquoi, cette manifestation aura certainement un impact positif sur les rapports du Maroc avec les pays de l'Union européenne puisqu'elle offre l'opportunité aux armateurs et autres opérateurs économiques de mieux comprendre et cerner l'enjeu et l'ampleur que revêt cette question, d'actualité brûlante : La simplification des procédures pour une plus grande facilitation du transport international de marchandises.

Dans ce cadre là, la coopération Maroc-UE devrait être toujours animée par la volonté commune d'assurer la coordination du trafic et la disponibilité de services de transport appropriés pour mieux servir les intérêts des flux de marchandises dans la région.

A ce niveau, le séminaire présente un intérêt particulier dans la mesure où les recommandations qui seront arrêtées sont susceptibles de constituer un nouveau départ pour une conception féconde de coopération entre l'Europe et le Maroc en matière de transport.

Il reste aujourd'hui à souhaiter que cette coopération avec les pays de l'Union européenne dans le domaine maritime et au niveau de tous les autres aspects du transport international, soit renforcée et consolidée davantage dans l'intérêt de toutes les parties impliquées.

Cet objectif ne peut être atteint sans les facilitations nécessaires dans le transport international des marchandises qui sont, elles, tributaires de la fluidité des chaînes de transport multimodales en vue de développer des chaînes logistiques performantes.

Pour assurer ce type de services, il faut que les différents modes soient performants dans le port mais il faut aussi que les interfaces entre les modes logistiques puissent permettre une articulation entre les différents modes, mais aussi assurer des services logistiques à forte valeur ajoutée allant de l'entreprise à l'accueil des chauffeurs, au dédouanement voir au reconditionnement.

Des services de ce genre commencent à être bien déployés en Europe mais sont quasiment inexistantes au Maghreb où les seuls services combinés réels sont l'œuvre des opérateurs ferroviaires qui intègrent toute la chaîne.

Néanmoins cette approche mérite une réflexion en l'articulant pour l'instar autour des axes suivants :

- La fluidité à la sortie des grands ports, avec des connexions directes sur le ferroviaire et des aménagements pour les chauffeurs routiers.
- La fluidité des trafics TIR en partenariat par le détroit de Gibraltar avec la possibilité de « villages frets » permettant d'accueillir les véhicules et les chauffeurs et d'assurer les formalités de passages douaniers ou autres à l'extérieur du port.
- Une réflexion sur les services combinés pour accueillir des transporteurs privés dans les terminaux ferroviaires. Cette tâche étant sans doute la plus difficile.
- La mise en place d'infrastructures et de suivi informatique de la chaîne de transport avec des systèmes d'échanges de données informatiques.

De ces éléments, c'est sans doute le quatrième qui aura l'impact le plus rapide, en réduisant largement les procédures administratives en plus de l'installation dans les ports d'un système informatique qui soit compatible avec les systèmes européens.

Pour le transport combiné rail-route, les flux actuels sont encore très faibles et ne nécessitent pas pour l'instant d'investissement en infrastructures. En fait l'attention devrait surtout se porter sur la constitution d'un parc, de boîtes et de remorques porte conteneurs qui permettra à ce mode de se développer.

Par ailleurs, la réussite du développement de l'EDI est incontournable pour la compétitivité des exportations marocaines. L'usage des technologies de l'information avec les facilités qu'ils permettent devient une condition sine qua non pour l'introduction de l'économie marocaine dans l'économie mondiale.

Dans ce processus le rôle des intervenants dans le circuit à l'importation et à l'exportation ne peut s'imaginer actuellement sans une intégration poussée des techniques de l'information et des nouvelles méthodes de gestion qu'elles autorisent.

A cet effet, il est opportun de souligner l'importance de l'intégration de l'ensemble du circuit de transport des marchandises à l'usage de l'EDI, il convient de mener une réflexion sur l'usage de l'EDI et il est préférable que cette opération soit intégrée dans un plan global de mise en place de l'EDI généralisé à tous les opérateurs et opérations du commerce extérieur.

Néanmoins, la fluidité du transport de marchandises nécessite au préalable une infrastructure adéquate à même de répondre à la demande globale des échanges et à leur évolution future. La liaison fixe à travers le détroit de Gibraltar constitue de ce fait, un maillon essentiel dans le développement d'un réseau de transport intégré dans toute la région. Les études de la liaison fixe à travers le détroit de Gibraltar lancées depuis 1980 par le Maroc et l'Espagne dans le cadre des accords de coopération signés à cet effet par les deux pays, traversent aujourd'hui une période importante consacrée essentiellement aux forages profonds en mer pour la détermination des caractéristiques géologiques et géotechniques des formations sous-marines. Cette période devrait précéder l'étude de finalisation des aspects techniques, financiers et juridiques. L'aspect juridique devrait porter sur les dispositions de la concession de la construction et de l'exploitation du projet par le secteur privé.