

Délais de paiement: Un projet de loi pour les «grands»

Par [Hassan EL ARIF](#) | Edition N°:6436 Le 20/01/2023 | Partager

Seules les structures à partir de 2 millions de DH de chiffre d'affaires concernées

Un seuil de 10.000 DH TTC minimum par transaction jusqu'en 2025

Les PME et les TPE hors du périmètre de la législation

En élaborant un projet de loi sur les délais de paiement dédié aux structures à partir de 2 millions de DH de chiffre d'affaires, le législateur veut-il écarter délibérément les PME et les TPE? En tout cas, de nombreux experts se demandent à quoi rime un projet de loi ciblant uniquement la «première division» de l'économie nationale. En l'occurrence, celles qui réalisent au moins un chiffre d'affaires de 2 millions de DH H.T.



Dans un premier temps, seules les factures à partir de 10.000 DH sont concernées par les dispositions du projet de loi sur les délais de paiement, avant leur généralisation à partir de 2025 (Ph. Pixabay)

«Le législateur a certainement écarté les TPE qui réalisent moins de 2.000.000 DH de chiffre d'affaires en raison de leurs difficultés de trésorerie plus que les PME et les

grandes entreprises. De plus, le poumon financier est plus fragile chez ces TPE», indique Mohamed Lahyani, expert-comptable associé au cabinet Audit & Analyse et président de la commission fiscale et juridique de l'OEC Tanger-Tétouan-Al Hoceïma. Quid des autres?

Des amendements avant le vote final?

La première organisation professionnelle qui choisit de donner de la voix à propos du projet de texte transféré à la deuxième Chambre après son adoption, lundi 16 janvier, par la Chambre des représentants, est la Fédération du transport et de la logistique, membre de la CGEM. Une sortie qui s'explique par le fait que la Chambre des conseillers soit composée de représentants des milieux d'affaires, notamment le groupe parlementaire du patronat et les chambres professionnelles. Autant de collègues attendus sur d'éventuels amendements du projet de loi avant son vote final, qui ne saurait tarder. *«Ce projet de loi est une vraie catastrophe pour les petites et moyennes entreprises de transport et ce, pour plusieurs raisons. D'abord, il est incompréhensible que son champ d'action soit limité aux entreprises à partir de 2 millions de DH de chiffre d'affaires et qu'il ne s'applique qu'aux factures de 10.000 DH et plus»,* déclare Rachid Tahri, numéro 2 de la Fédération du transport et de la logistique et président de l'Association marocaine des freight forwarders.

Pour le représentant des commissionnaires, la fixation d'un chiffre d'affaires minimum de 2 millions de DH est de nature à consacrer définitivement les rapports de forces déjà déséquilibrés entre les grandes entreprises et leurs fournisseurs de plus petite taille. Ce qui entraîne une véritable asymétrie entre les deux catégories de structures. *«Si le projet de loi est adoptée dans sa version actuelle, nous serons face à une situation surréaliste. En effet, nous aurons d'un côté un fournisseur exclu du champ d'application du texte parce qu'il réalise un chiffre d'affaires de moins de 2 millions de DH et de l'autre un client qui se situe au-dessus de ce seuil et donc assujetti audit texte»,* signale Tahri.

Ce qui risque donc de se passer sur le terrain, c'est que le petit fournisseur n'aura aucun moyen de mettre de la pression sur son client pour le pousser à honorer ses créances dans les délais. Et même en cas de retard dans le paiement, il n'aura droit à aucune compensation quelle que soit l'échéance. A l'inverse, le gros fournisseur a toute la latitude pour exercer des pressions sur son client de moindre taille, à commencer par la suspension de la fourniture.

Par ailleurs, la limitation du montant des factures rentrant dans le périmètre de la législation est une aberration. La majeure partie des montants facturés par les

transporteurs, par exemple, varie entre 1.000 DH environ (Casa Port-Aïn Sebaâ par camion) et 6.000 DH pour l'axe Casa-Tanger ou Agadir. Pour le transport du container entre le port de Casablanca et Aïn Sebaâ, il faut compter entre 1.200-1.400 DH. Les trajets Casa-Tanger et Casa-Agadir coûtent entre 7.500 DH et 8.500 DH. Pour facturer un montant de 10.000 DH, il faut que ce soit un voyage Tanger-Agadir, Casa-Laâyoune ou Tanger-Dakhla, mais ces tronçons ne représentent pas l'essentiel du trafic routier de marchandises.

Champ d'action du projet de loi

Catégories d'entreprises	Personnes morales ou physiques
Chiffre d'affaires minimum	2.000.000 DH HT
Montant minimum des factures	10.000 DH TTC ⁽¹⁾
Montant de l'amende forfaitaire	Taux directeur +0,85% ⁽²⁾
Autres sanctions pécuniaires	Entre 5.000 et 25.000 DH selon le chiffre d'affaires et la nature de l'infraction
Déclaration de l'état des factures	Trimestrielle ⁽³⁾

Source: *Projet de loi 69-21*

(1) *Le projet de loi prévoit la suppression de ce seuil à partir du 1er janvier 2025*

(2) *Le Conseil de la concurrence avait recommandé l'application d'une amende proportionnelle au lieu d'un forfait de 2,5% (taux directeur appliqué à la fin du mois de la facturation), majoré de 0,85% par mois ou fraction de mois de retard, sauf en cas de différend sur une facture*

(3) *La périodicité des déclarations des impayés a été fixée à un trimestre pour les entreprises réalisant un chiffre d'affaires de plus de 50 millions de DH avec une période transitoire au titre des exercices 2023 et 2024 au terme de laquelle la déclaration sera annuelle*

Ces factures en deçà du seuil minimum

La grande majorité des factures se situe donc loin du seuil fixé par le projet de loi pour 2023 et 2024 et qui est de 10.000 DH. Une restriction qui exclut un large pan de l'économie nationale où les transactions commerciales atteignent rarement ce montant.

Ce qui fait dire au représentant de la Fédération du transport que le secteur, à l'image évidemment d'autres branches d'activité, sera livré à lui-même. Alors que c'est à ce niveau que les impayés provoquent l'hécatombe des petites entreprises et qu'il faut faire le ménage par une loi.

A défaut de mettre de l'ordre dans cette importante frange du tissu économique national, la loi poussera les opérateurs à fractionner les factures pour rester en dessous de la barre réglementaire de 10.000 DH. Une gymnastique qui n'est pas sans rappeler la pratique fort courante à une époque où, pour se faire payer en cash, les fournisseurs multipliaient systématiquement les factures autour de 9.000 DH pour rester en dessous de 10.000 DH à partir duquel le paiement par chèque était obligatoire. Une acrobatie comptable qui n'était pas sans éveiller les soupçons des inspecteurs des impôts en cas de contrôle fiscal.

L'autre observation de la Fédération du transport et de la logistique concerne l'éventuelle réintégration forcée du secteur informel puisqu'en cas d'impayé, les opérateurs de l'économie souterraine seraient «dénoncés» par leurs fournisseurs. Encore faut-il qu'ils acceptent de dealer avec des partenaires commerciaux émettant des factures.

Un plancher provisoire

Saisi par le chef du gouvernement en décembre 2021, le Conseil de la concurrence a recommandé la suppression du seuil minimum de 10.000 DH et d'élargir le champ d'action du projet de loi à tous les montants. Une recommandation qui ne sera pas mise en œuvre dans l'immédiat. Dans une première phase, ce montant sera de rigueur jusqu'au 1er janvier 2025, date du déploiement intégral de la nouvelle législation en matière de délais de paiement. Par conséquent, les factures en deçà de 10.000 DH, émises pendant les exercices 2023 et 2024, ne sont pas concernées par l'amende en cas de retard dans le paiement.

Quand le privé se fait piquer une manne d'appoint

A la demande de la CGEM, le gouvernement a promulgué la première loi sur les délais de paiement, entrée en vigueur en 2012, après adoption de l'ensemble de ses textes d'application. Il s'est avéré que le texte présentait plusieurs imperfections, notamment le fait générateur des pénalités de retard, la catégorie des fournisseurs concernés, la difficulté pour les petits fournisseurs d'appliquer des pénalités de retard en raison de la présence de rapports de forces...

Etant de droit public, les pénalités sont obligatoires. Par conséquent, les fournisseurs devaient rendre des comptes au fisc en cas de non-application de ces pénalités car cela était considéré comme une largesse de la part de leur part. En effet, ils étaient redressés par le fisc, en étant considérés comme ayant recouvré ces pénalités, alors qu'ils n'ont même pas été payés pour le principal. Un amendement a été ensuite introduit pour soumettre ces produits exceptionnels à l'impôt après encaissement. Les pénalités de retard ont ensuite été requalifiées en indemnités déductibles sous la pression de certains lobbys (2e alinéa de l'article 11 du code général des impôts). Des péripéties qui devraient bientôt connaître leur fin avec l'adoption du principe de l'amende qui sera collectée par l'administration fiscale en cas de non-paiement dans les délais réglementaires. «Puisque le secteur n'est pas arrivé à s'entendre sur le principe des pénalités de retard, c'est le Trésor qui va s'emparer de cette manne financière sous forme d'amendes», ironise un chef d'entreprise au sujet de la notion d'amende qui va remplacer celle de la pénalité recouvrée par le fournisseur.

Hassan EL ARIF