

République Algérienne Démocratique Et Populaire
Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique
Université mouloud Mammeri, Tizi-Ouzou
Faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion
Département des sciences commercial.



Mémoire de fin d'étude en vue d'obtention du diplôme de Master en sciences commercial.

Option : finance et commerce international

Thème :

La logistique et le transport dans le commerce extérieur

Présenté par:

M^{elle}. TOULAIT Chahrazed

M^{elle} KIHIL Fatiha

Dirigé Par :

M^r. DRALI

Membres du jury :

Président : REMIDI Djommana, MCA ,UMMTO

Examineur : HACHEMI Zoulikha , MCA ,UMMTO

Rapporteur : DRALI Nabil, MCA ,UMMTO

Promotion 2023/2024

Introduction Générale

Ces deux dernières décennies le commerce mondial a connu une évolution remarquable notamment dans le cadre de la notion de mondialisation qui a donné un fort souffle à la libre circulation des facteurs de production entre les pays tels que la main d'œuvre, les capitaux et les nouvelles technologies.

Il est à préciser dans ce cadre que selon les statistiques de l'organisation mondiale du commerce, le volume du commerce international représente environ de 25% du PIB mondial, c'est-à-dire le $\frac{1}{4}$ de production mondiale est vendu hors des frontières nationales.

Cette augmentation des transactions commerciales internationales est due d'une part à la révolution technologique de tous les moyens de transport et de communication et d'autre part en vue de satisfaire les besoins économiques de différents pays pour le bien-être de leurs citoyens.

Ces évolutions dans l'environnement mondial du commerce imposent de nouveaux défis pour les pays en voie de développement où il existe une complexité dans les procédures commerciales relatives à l'import/export des marchandises ce qui va engendrer des surcoûts et retarder leur livraison.

D'une manière générale, les entreprises économiques quelque soit la nature de leurs activités (prestation de services, réalisation des projets, revente en l'état des produits, production...) cherchent à minimiser les coûts et à maximiser les profits afin d'arriver à un niveau précis pour pouvoir concurrencer. Les entreprises qui interviennent dans le commerce international et ce pour l'importation et l'exportation de diverses marchandises sont tenues de maîtriser et d'une manière adéquate l'ensemble des procédures et des opérations logistiques pour effectuer une transaction commerciale internationale qui est connu sous l'appellation de la chaîne logistique du commerce international.

L'optimisation de la chaîne logistique, permettant notamment la diminution des coûts ainsi que la diminution des délais pour la livraison des marchandises à leurs

destinataires. Cette optimisation ne peut être réalisée qu'avec des intervenants ayant la qualité de professionnalisme.

Dans ce cadre, la communauté internationale à travers les organisations internationales spécialisées dans le domaine du commerce international a mis en place des cadres des normes de facilitations communes sur le plan mondial en vue d'exclure toutes les difficultés et les discordances dans un but d'harmoniser le cadre législatif et réglementaire régissant le commerce international et l'unification de l'utilisation des documents commerciaux internationaux.

Et vu l'importance du commerce international qui représente 25% du PIB mondial, la mise en œuvre de facilitations commerciales est une nécessité vitale sur tout le processus d'une transaction commerciale à l'international, en commençant par le financement et la garantie de cette transaction, les opérations liées au transport des marchandises et les procédures liés au contrôle et d'organisation.

De ce fait, émerge le concept de facilitation commerciale qui consiste en allègement des procédures d'acheminement de la marchandise du lieu d'expédition au lieu de destination en matière de temps et de coût. La facilitation peut se traduire dans un cadre juridique interne renforçant les règles de libéralisation du commerce extérieur et dans un cadre externe marqué par l'adhésion aux différentes conventions et organisations internationales assurant l'harmonisation des procédures entre les pays.

A ce titre, l'Algérie avec la libéralisation du commerce extérieur s'est retrouvée devant plusieurs problèmes. Elle n'a pas pu mettre à la disposition des sociétés algériennes ou étrangères un climat favorable pour exercer leurs activités import/export car le manque de l'expérience, efficacité, efficience et de professionnalisme chez les différents intervenants dans la chaîne logistique à savoir douanes, banques, commerce, transporteurs, assurance, les entreprises portuaires, les entrepreneurs chargés des activités portuaires, commissionnaire en douane....

Dans ce contexte, l'Algérie depuis les années 90 a engagé une large politique des réformes économiques qui a touché tous les domaines à savoir la gestion des entreprises, le transport, la gestion des ports...mais les coûts liés au commerce extérieur sont toujours élevés par rapport aux pays européens et même aux pays voisins. Sur la base de ce qui précède, nous posons la problématique suivante :

La problématique : Quelles sont les facilitations commerciales accordées par les différents intervenants au sein de la chaîne logistique à l'épreuve du terrain et les contraintes qui les entravent ?

Le traitement convenable de cette problématique nécessite d'apporter des éclaircissements à travers d'autres questions subsidiaires à savoir :

1. Est-ce que l'Algérie a intégré le système commercial international ?
2. Est-ce que les Autorités Algériennes ont mis en place une stratégie de facilitation à travers l'association de différents intervenants à l'épreuve du terrain ?
3. Quelles sont les contraintes qui rencontrent les facilitations et quelle est la stratégie que l'Algérie doit mettre en œuvre pour répondre aux besoins des opérateurs en matière des facilitations de la chaîne logistique ?

Pour répondre à cette problématique et les questions susvisées, nous allons essayer dans la présente thèse de vérifier les hypothèses suivantes :

1. L'Algérie a ratifié et adhéré aux différentes conventions et organisations internationales encadrant les facilitations des opérations commerciales à l'international ;
2. Les différents intervenants au sein de la chaîne logistique ont fait des efforts considérables pour faciliter les opérations logistiques dans un but de réduire les délais et les coûts ;
3. Les autorités publiques à ce jour n'ont pas mis en place une stratégie d'association entre les intervenants pour faciliter la chaîne logistique.

Méthodologie de l'étude :

Pour réaliser ce travail, on va utiliser la méthode descriptive de l'ensemble des politiques de facilitations accordées par les intervenants ainsi que l'analyse des statistiques disponibles (O.N.S, Ministère des Finances, DGD...) et les rapports relatifs à l'activité de chaque intervenant pour faire un diagnostic et une évaluation de l'efficacité des facilitations à l'épreuve du terrain.

Le plan :

Le mémoire a été divisé en trois chapitres et ce pour répondre à la problématique posée et ses questions subsidiaires sus visées.

Le premier chapitre traite le cadre conventionnel et institutionnel de la chaîne logistique en commerce international dans lequel on va essayer de voir si l'Algérie a adopté le système commercial international d'une manière générale.

Le deuxième a été consacré aux facilitations accordées par les intervenants au profit des opérateurs économiques ainsi que les contraintes qui les entravent.

Et le dernier traite le cadre dans lequel l'ensemble des intervenants travaillent avec étroite coopération et coordination pour faciliter les opérations du commerce à l'international.

Chapitre 01 : le cadre institutionnel et conventionnel de la chaîne logistique en commerce international.

Introduction chapitre 01^{er}

Section 01 : le cadre institutionnel et conventionnel du commerce international ;

Sous-section 01 : le cadre institutionnel du commerce international ;

Sous-section 02 : le cadre conventionnel du commerce international ;

Section 02 : le cadre institutionnel et conventionnel de l'activité de transport international de marchandises.

Sous-section 01 : le cadre institutionnel de l'activité de transport international ;

Sous-section 02 : le cadre conventionnel de l'activité de transport international ;

Section 03 : le cadre institutionnel et conventionnel de l'activité portuaire

Sous-section 01 : le cadre institutionnel de l'activité portuaire ;

Sous-section 02 : le cadre conventionnel de l'activité portuaire ;

Conclusion chapitre 01^{er}

Chapitre 02 : l'Etude des facilitations existantes à l'épreuve du terrain en Algérie

Introduction chapitre 2^{ème}

Section 01 : facilitations liées à la transaction internationale.

Sous-section 01 : les incoterms ;

Sous-section 02 : le circuit bancaire ;

Sous-section 03 : les garanties d'assurance ;

Section 02 : facilitations liées aux opérations logistiques du commerce extérieur.

Sous-section 01 : facilitations liées au transport des marchandises ;

Sous-section 02 : facilitations liées au secteur portuaire ;

Section 03 : facilitations douanières.

Sous-section 01 : Facilitations liées à la procédure douanière ;

Sous-section 02 : mesures tendant à l'accélération de la procédure de dédouanement ;

Sous-section 03 : la promotion des régimes douaniers économiques ;

Conclusion chapitre 02^{ème}

Chapitre 03 : la mise en place d'une stratégie de facilitation au sein de la chaîne logistique

Introduction chapitre 03^{ème}

Section 01 : l'instauration d'une stratégie d'association et de coordination entre les intervenants

Sous-section 01 : les niveaux d'association ;

Sous-section 02 : la mise en place d'un guichet unique ;

Section 02 : l'utilisation des nouvelles technologies.

Sous-section 01 : la création d'un système d'échange de données informatisées ;

Sous-section 02 : le commerce électronique ;

Section 03 : la revalorisation de la gestion des ressources humaines.

Sous-section 01 : la promotion de l'éthique professionnelle;

Sous-section 02 : la formation ;

Sous-section 03 : l'amélioration des conditions de travail.

Conclusion chapitre 03^{ème}

Conclusion Générale

CHAPITRE 01

***LE CADRE CONVENTIONNEL ET INSTITUTIONNEL
DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE EN COMMERCE
INTERNATIONAL.***

Introduction du chapitre :

L'expansion du commerce international a imposé à la communauté internationale la mise en place un cadre institutionnel et conventionnel qui encadre et organise les opérations commerciales à l'international d'une part et dans un but d'harmoniser et aplanir les formalités quelque soit leur nature et notamment en matière les documents utilisés à cet effet d'autre part.

Toutes les activités liées aux opérations logistiques (transport international et les activités portuaires) sont régies par des conventions internationales et des organisations internationales dont l'objectif principal est de faciliter le flux des marchandises, réduire les coûts logistiques et harmoniser les documents utilisés (connaissance et L.T.A).

De ce fait, la communauté internationale a adopté ce système commercial international de facilitation en vue d'exclure toutes les contraintes qui rencontrent l'expansion du commerce international et qui augmentent les coûts logistiques liées au séjour prolongé des marchandises au niveau des ports et aéroports et par voie de conséquence augmenter les prix de revient des produits quelque soit leur destination la revente en l'état ou le fonctionnement de l'économie (matière première).

Aussi, au niveau national il existe un cadre législatif et réglementaire qui encadre le commerce extérieur et qui est évolué au fil des années suivant le système économique choisi par les pouvoirs politiques ; et un ensemble des organismes et administrations qui interviennent pour organiser, réguler, faciliter et contrôler les transactions commerciales à l'international.

A cet effet, nous allons essayer dans le présent chapitre d'étudier le cadre institutionnel et conventionnel de la chaine logistique en commerce international et le cadre législatif et réglementaire qui régie le commerce extérieur en Algérie en vue de vérifier si l'Algérie a adopté ce cadre international.

Section01 : le cadre institutionnel et conventionnel du commerce international ;

Il existe plusieurs institutions et conventions internationales qui encadrent le commerce à l'international. Leur objectif est de mettre un cadre législatif uniforme qui facilite l'expansion du commerce extérieur.

Sous-section01 : le cadre institutionnel du commerce international ;

Paragraphe 01 : le cadre institutionnel international

1. La mise en place de l'Organisation Mondiale du Commerce (O.M.C)

Après la fin de la deuxième guerre mondiale en 1945, les pays gagnant ont commencé de réfléchir de mettre en place un système de règles qui va régir et encadrer les transactions du commerce international. A ce titre et suite à une proposition faite par les U.S.A pour créer une Organisation Internationale du Commerce mais « en raison d'une divergence opposant le président des U.S.A à son congrès"¹, cette idée a été abandonnée ce qui a engendré la création du G.A.T.T (The General Agreement of Tariffs and Trade) en décembre 1947 à Genève par 23 pays.

Cet accord définit les règles qui forment le système du commerce multilatéral et comporte trois objectifs :

- « La suppression des obstacles aux échanges et retour au libre échange ;
- La libéralisation de toutes les entraves protectionnistes, barrières douanières et obstacles non-tarifaires tel que le contingentement.
- Abolition de toutes pratiques faussant la concurrence tels que les subventions, le dumping, etc...."²

Pour réaliser ces objectifs cet accord a mis en place certains principes :

- Principe de non discrimination :

¹ La valeur en douane, document de Centre National de documentation des douanes 1997, page 10.

² La valeur en douane, Op.cit page 10.

- Principe de l'interdiction des restrictions quantitatives ;
- Principe de l'interdiction du « dumping » et la réglementation des subventions à l'exportation ;
- Principe de l'aboutissement général et progressif des droits de douane ;

Ainsi, depuis sa création en 1947, le G.A.T.T a franchi plusieurs étapes comportant huit rounds de négociations qui ont traité principalement la réduction des tarifs douaniers, obstacles techniques au commerce, les règles de réévaluation douanières, les règles procédurales, les licences d'importation, les exportations gouvernementales, le commerce des viandes, des laits et ses dérivés, les mesures antidumping, le commerce de l'aviation civile, les subventionnements et les mesures de sauvegardes et de compensation. Le dernier round (1986 – 1994) était le cycle d'Uruguay qui s'est étalé sur sept ans et a abouti à la création de l'O.M.C à Marrakech en 1994, cet accord a fixé le 1^{er} Janvier 1995 comme date de son entrée en vigueur.

« L'OMC est une institution internationale créée en 1995, à l'issue des négociations des cycles d'Uruguay et de Marrakech, jouissant de la personnalité juridique quelle aura la capacité juridique nécessaire à l'exercice de ses fonctions que lui accorderont ses membres »¹. Elle est le seul organisme qui s'occupe des règles régissant le commerce entre les pays , à l'échelle mondiale ou quasi mondiale.

La création de cette organisation a pour objectif de constituer l'un des trois piliers de la mondialisation aux cotés du Fonds Monétaire International et la Banque Mondiale pour la Reconstruction et l'Developpement.

a. Les principes de l'O.M.C :

D'après l'analyse et la lecture de l'ensemble des accords commerciaux de l'OMC qui sont longs et complexes, car ce sont des textes juridiques portant sur plusieurs domaines d'activités : agricultures, textiles, vêtements, marchés publics, télécommunication, normes industrielles, hygiène alimentaire, propriété intellectuelle...; Cette organisation a mis en place un nombre de principes simples et

¹ Mahfoud LACHEB, Organisation mondiale du commerce, 1^{ère} édition, OPU, juillet 2006, page 17.

fondamentaux qui constituent le fil conducteur de son travail en vue d'atteindre les objectifs attendus. Ces principes ce sont :

- Le premier principe est celui **d'un commerce sans discrimination**. Aucun pays ne peut établir de discrimination ni entre ses partenaires commerciaux qui doivent bénéficier de la nation la plus favorisée, ni contre ses propres, services et ressortissants d'une part, et les produits, services et ressortissants étrangers d'autre part, qui doivent bénéficier du traitement national.

Le statut de la nation la plus favorisée signifie que les avantages accordés par un membre de l'O.M.C à un autre membre seront appliqués et sans discrimination à tous les autres membres.

Le traitement national est le principe d'accorder à d'autres le même traitement que celui qui est appliqué à ses propres nationaux : égalité de traitement pour les étrangers et les nationaux.

- Le second principe est **la libéralisation du commerce international** par voie de négociation pour supprimer tous les obstacles tarifaires et non tarifaires.

- Le troisième principe est **la transparence et prévisibilité de l'accès aux marchés** : Les pratiques commerciales doivent être prévisibles et ne peuvent pas être arbitraires. Les seules mesures de régulation commerciale acceptées sont les droits de douane. Les contingentements à l'importation sont en principe interdits.

Le droit de l'OMC reconnaît toutefois que des restrictions commerciales peuvent s'imposer (malgré l'objectif central de libéralisation commerciale), par exemple pour protéger la santé ou l'environnement, pour défendre la sécurité et maintenir l'ordre public ou pour protéger temporairement l'économie nationale lors de circonstances extraordinaires. Ces restrictions ne peuvent néanmoins ni être arbitraires, ni constituer une mesure de protectionnisme.

- Le quatrième principe est **la réciprocité** : les négociations au sein de l'OMC sont régies par le principe de réciprocité, à savoir que les concessions accordées sur une base mutuelle doivent être équivalentes et équilibrées. Les pays en développement

occupent à cet égard une position particulière, puisque les pays industrialisés n'exigeront pas de recevoir de concessions équivalentes.

b. Missions de l'O.M.C :

Les missions de l'OMC peuvent être résumées comme suit :

- 1. Elle veille à la mise en œuvre des divers accords commerciaux : les états** membres doivent mettre en conformité leurs législations nationales avec l'ensemble des accords conclus lors du cycle de l'Uruguay. En effet, être membre de l'OMC signifie adhérer à l'ensemble des accords sans exception.
- 2. Elle constitue un forum pour les négociations commerciales multilatérales :** l'OMC sert de cadre à ces négociations et prépare les réunions interministérielles. L'accord de Marrakech prévoyait que les négociations se déroulent domaine par domaine. Certains pays membres (notamment l'Union Européenne) ont ressenti la nécessité de mener des négociations globales et non plus secteur par secteur : c'est le nouveau cycle appelé « Cycle de Doha ». les négociations actuelles s'inscrivent dans ce cycle.
- 3. Elle résout les conflits commerciaux:** avec sa possibilité de sanction au sein de l'organe de règlement des différends son instance juridique, l'O.M.C peut donner à ses règles leur sens et leur force. Parce que l'OMC est la seule organisation multilatérale possédant un système de sanction rapide et efficace, les règles commerciales disposent d'une place prépondérante dans l'architecture du droit international.
- 4. Elle surveille et examine les politiques commerciales de ses membres :** Cet examen permet de faire un état des lieux précis, à un moment donné, d'une politique commerciale. Il permet de s'assurer de la bonne mise en œuvre de l'Accord de Marrakech.
- 5. Elle coopère avec les autres organisations internationales pour assurer une même évolution des politiques commerciales :** Compte tenu des liens très forts

entre le commerce et le développement, la coopération entre l'OMC, la Banque Mondiale et le FMI permet de coordonner leurs interventions. C'est un enjeu majeur pour les pays en développement dans lesquels ces trois organisations interviennent.

c. Structure de l'O.M.C :

Elle est structurée comme suit :

La conférence ministérielle :

C'est l'autorité suprême de l'OMC. Composée de représentants de tous les membres, elle doit se réunir au moins une fois tous les deux ans dans des lieux différents. Elle est habilitée à prendre des décisions sur toutes les questions relevant de tout accord commercial multilatéral.

Le conseil général :

Il exerce les fonctions de la conférence ministérielle entre ses réunions. Il est composé de représentants des Etats-membres. Il se réunit autant que nécessaire (généralement tous les deux mois) à Genève. Le Conseil général se réunit également sous deux formes spécifiques : en tant qu'Organe de Règlement des Différends et en tant qu'Organe d'examen des politiques commerciales de l'OMC.

Les conseils :

Le Conseil du Commerce et des Marchandises, le Conseil du Commerce des services et le Conseil des **ADPIC** agissent sous la conduite du Conseil général et sont chargés de superviser l'application et le fonctionnement de leurs accords respectifs.

Les comités et groupes de travail :

Tous les membres peuvent y participer en fonction de leur intérêt. Ils sont chargés de préparer les négociations sur les thèmes concernés.

2. La Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement :

CNUCED est organe relevant de l'ONU qui a été créée par cette dernière en 1964 en tant que son principal organe dans le domaine de commerce et de développement dont l'objectif primordial est d'aider les pays en voie de développement à tirer le meilleur parti des possibilités de commerce, d'investissement et de développement qui s'offrent à eux, et à s'intégrer de façon équitable dans l'économie mondiale.

Elle est composée des états souverains membres de l'O.N.U ou de l'une de ses institutions spécialisées ou encor de l'Agence Internationale de l'Energie atomique. Actuellement elle comprend 193 pays ainsi que certains organismes intergouvernementaux et organismes non gouvernementaux qui participent à ses travaux en tant que observateurs.

a. La Structure de la CNUCED :

La structure de la CNUCED est calquée sur de celle G.A.T.T. Elle comprend trois organes : la conférence, le conseil du commerce et du développement et le secrétariat.

La Conférence (sur le commerce et le développement) :

La Conférence constitue l'organe directeur suprême de la CNUCED qui regroupe tous les états membres de l'O.N.U, les institutions spécialisées et l'Agence Internationale pour l'Energie Atomique. Elle tient ses sessions tous les quatre ans pour formuler les grandes orientations et définir le programme de travail de l'organisation.

Le Conseil du Commerce et du Développement :

C'est un organe permanent qui exerce les pouvoirs de la conférence lorsque celle-ci n'est pas réunie.

Il a pour mission de préparer les sessions de la conférence sur le commerce et le développement, de suivre la mise œuvre des recommandations et de superviser les travaux d'organismes spécialisés créés par la CNUCED.

L'assemblée générale de l'ONU surveille les activités du conseil. Ce dernier doit annuellement rendre compte à l'assemblée générale par l'intermédiaire du conseil économique et social sur l'accomplissement de ses tâches.

La composition de ce conseil est faite sur la base d'une répartition géographique des différents états membres en 04 catégories.

Le Secrétariat :

Le Secrétariat a le rôle de fournir les services fonctionnels et techniques aux organes intergouvernementaux de la CNUCED dans leurs débats et délibérations. Il collabore avec les gouvernements des États membres et communique avec divers organismes et commissions régionales.

Le Conseil et Secrétariat forment le « mécanisme permanent » de la CNUCED.

b. Missions de la CNUCED :

Depuis sa création la CNUCED est considérée comme un forum où les pays membres délibèrent ouvertement sur les problèmes de commerce et de développement notamment ceux relatifs à l'Investissement, technologie et développement des entreprises, Mondialisation de stratégies de développement, Infrastructure des services pour le développement et efficacité commerciale, Pays en développement les moins avancés, sans littoral ou insulaires.

Au fil des ans la CNUCED s'est penchée sur les questions suivantes :

- Aider les pays en développement à participer de façon efficace aux négociations commerciales multilatérales en vue d'une meilleure intégration dans le système commercial international. Elle renforce les capacités de ces pays dans le secteur des services ; encourage l'intégration du commerce, de l'environnement et du

développement ; aide les pays tributaires des produits de base à réduire leur dépendance par le biais de la diversification des produits et la gestion des risques.

- Accroître et diversifier les exportations de biens et de services des pays en développement, principale source de financement extérieur pour leur développement;
- Encourager les pays développés à adopter des politiques d'appui, notamment en ouvrant leurs marchés et en adaptant leurs structures de production;
- Renforcer les marchés internationaux des produits de base, dont dépendent les recettes d'exportation de la plupart des pays en développement, améliorer ces recettes grâce à une participation accrue à la transformation, à la commercialisation et à la distribution des produits de base, et réduire la dépendance des pays concernés par une diversification de leur économie;
- Étoffer la capacité d'exportation des pays en développement grâce à la mobilisation de ressources intérieures et extérieures, y compris une aide au développement et des investissements étrangers;
- Renforcer les compétences techniques et promouvoir des politiques nationales appropriées;
- Atténuer les incidences de l'endettement sur l'économie des pays en développement et réduire la charge de leur dette;
- Appuyer l'expansion du commerce et de la coopération économique entre pays en développement, complément mutuellement avantageux de leurs relations économiques traditionnelles avec les pays développés;
- Adopter des mesures spéciales en faveur des pays les plus pauvres et les plus vulnérables.

3. La commission des nations unies pour le droit commercial

La commission des nations unies pour le droit commercial international, par abréviation CNUDCI, est le principal organe juridique du système des nations unies dans le domaine du droit commercial international. Organe à participation réellement universelle spécialisé dans la réforme du droit dans le monde depuis 45 ans.

CNUDCI a été créée par l'assemblée générale de l'ONU par résolution n° 2205 XXI en date du 17/12/1966 ce qui a lui donné le caractère d'organe subsidiaire.

Cette commission a été instaurée comme moyen par lequel l'ONU pourrait contribuer plus activement à réduire et aplanir les obstacles et les disparités entre des lois nationales régissant le commerce international.

Elle a pour mission d'encourager l'harmonisation et l'unification progressive du droit commercial international en facilitant l'adoption des conventions internationales, des lois uniformes, des contrats types et d'une terminologie commerciale uniforme.

La commission comprend 60 Etats membres élus par l'assemblée générale. Les membres sont choisis de manière que les diverses régions géographiques et les principaux systèmes économiques et juridiques du monde soient représentés. Ils sont élus pour un mandat de six ans.

4. La chambre du commerce internationale :

Après la fin de la guerre mondiale, une poignée d'entrepreneurs ont décidé de créer une organisation internationale qui représente et défend leurs intérêts et activités commerciales, industrielles et financières. A cet effet, ils ont fondé la chambre de commerce internationale en 1919 où le monde avait quelques structures de travail international et aucun système mondial de règles pour régir le domaine des affaires à l'international.

Depuis sa création l'objectif de la C.C.I est de servir le monde des affaires en favorisant les échanges et l'investissement, l'ouverture des marchés aux biens et aux services et la libre circulation des capitaux.

De ce fait, la C.C.I est l'organisation mondiale des entreprises. Elle est l'unique porte parole reconnu de la communauté économique à s'exprimer au nom de tous les secteurs et de toutes les régions. Elle a pour missions de :

- Elaborer et harmoniser les règles uniformes relatives aux modes de paiement pour le financement des opérations de commerce extérieur ;
- Faciliter les transactions du commerce international par la mise en place des incoterms ainsi que de veiller à leur mise jour pour accompagner la progression et l'évolution enregistrées en la matière. La dernière version des incoterms a eu lieu en 2010.
- Encourager les échanges et les investissements internationaux et aide les entreprises de saisir les opportunités de la mondialisation.

5. Le Fonds Monétaire International :

« Le fonds monétaire international est une organisation internationale regroupant 184 pays »¹, crée en juillet 1944 lors d'une conférence internationale qui s'est tenue à Bretton Woods, dans le New Hampshire (Etats Unis). Cette organisation a vu le jour en Décembre 1945 lorsque ses statuts ont été ratifiés par 29 Etats membres.

Le F.M.I est une entité internationale chargée de surveiller le système monétaire international et de favoriser à la fois l'élimination des restrictions de change applicables au commerce des biens et des services et la stabilité des taux de change.

a. Objectifs du FMI :

¹ Guide du FMI, Qu'est-ce que le Fonds monétaire international ?, Washington 2004, page 01.

« Selon ses statuts, le FMI a pour but de »¹ :

- Faciliter l'expansion harmonieuse et la croissance équilibrée du commerce mondial ;
- Promouvoir la stabilité des changes et le renoncement aux dépréciations concurrentielles. Cette stabilité est essentielle dans le cadre du commerce international car elle permet d'éliminer toutes les manipulations de monnaies qui empêchent une vraie concurrence loyale entre les entreprises de différents pays ;
- Mettre ses ressources à la disposition des pays membres confrontés à des difficultés de balance de paiement, non seulement pour les aider temporairement, mais aussi pour étayer les politiques d'ajustement et de réforme qu'ils mènent en vue de remédier à leurs problèmes ;
- Promouvoir la coopération monétaire internationale au moyen d'une institution permanent fournissant un mécanisme de consultation et de collaboration en ce qui concerne les problèmes monétaires internationaux ;
- Aider à établir un système multilatéral de règlement des transactions courantes entre les états membres et éliminer les restrictions de change qui entravent le développement du commerce international.

b. Missions du FMI :

Pour atteindre ses objectifs, le FMI exerce trois fonctions essentielles à savoir :

1. La surveillance :

La mission de surveillance est devenue plus importante avec le fil du temps notamment dans un monde intégré où les politiques suivies par des pays se répercutent généralement sur de nombreux pays.

Pour accomplir cette mission, le FMI procède périodiquement par le biais de ses économistes à un échange de vues avec les autorités gouvernementales et la banque centrale dont l'objectif fondamental est de déceler les risques pouvant peser

¹ Guide du FMI, Op.cit. page 03.

sur la stabilité intérieure et extérieure et préconiser un éventuel ajustement de la situation économique où financière.

Aussi, le FMI suit en permanence l'évolution de l'économie mondiale et régionale en s'appuyant particulièrement sur les perspectives tracées.

Cette mission a pour objectif principal de maintenir l'équilibre du système international de change et financier en vue d'encourager l'accroissement soutenu du commerce international et par voie de conséquence réduire le chômage et augmenter le niveau de bien d'être.

2. Assistance technique :

Constitue l'une de fonctions essentielle du FMI, par laquelle il fournit aux administrations publiques et à la banque centrale des états membres des conseils, orientations et une formation dans les domaines qui relèvent sa compétence pour les aider à renforcer leur capacité de conception et d'application de politiques efficaces.

A ce titre, l'assistance technique du FMI englobe plusieurs domaines à savoir : politique macro-économie, politique fiscale et administration des recettes, gestion des dépenses, politique monétaire, système de change, viabilité du secteur financier et statistiques macro-économiques et financières.

3. Opération de prêts :

Pour les pays qui ont des difficultés de balance de paiement, le FMI accorde des prêts en vue de faciliter l'ajustement et étayer les politiques économiques de correction. Ces pays doivent opérer pour aligner leurs dépenses sur leurs recettes afin de corriger le déséquilibre de leurs paiements.

c. Structure du FMI :

Le FMI est structuré comme suit :

1. Le conseil des gouverneurs¹:

C'est l'organe supérieur de décision du FMI, composé d'un gouverneur et d'un gouverneur suppléant pour chacun des 184 pays membres qui est généralement le ministre des finances ou le gouverneur de la banque centrale.

Il examine les principales questions concernant le système monétaire international deux fois par an par le comité monétaire et financier international (CMFI) ou le comité de développement. Toutefois il peut déléguer le pouvoir de décision sur les affaires courantes au conseil d'administration.

2. Le conseil d'administration²:

C'est un organe chargé de la gestion des affaires courantes du FMI, présidé par un directeur général, composé de 24 administrateurs. Il se réunit trois fois par semaines.

Les principaux actionnaires du FMI – Etats-Unis, Japon, Allemagne, France et Royaume-Uni – ont chacun leur administrateur, tout comme la Chine, la Russie et Arabie Saoudite. Les 16 autres administrateurs sont élus pour deux ans par des groupes de pays.

Après avoir étudié le cadre institutionnel international du commerce international, il paraît utile de donner un aperçu sur les institutions nationales chargées de la gestion du commerce extérieur ainsi que la mise en œuvre de la législation commerciale. Il s'agit du ministère du commerce, office algérien de promotion de commerce extérieur, la chambre algérienne du commerce et de l'industrie (CACI) et de la compagnie algérienne d'assurance et de garantie des exportations (CAGEX).

¹ Guide du FMI, Op.cit.page 13.

² Guide du FMI, Op.cit.page 14.

Paragraphe 02: le cadre institutionnel national

Le ministère du commerce :

Le ministère du commerce à travers sa direction générale du commerce extérieur et dans le cadre des relations commerciales extérieures, a pour missions :

- de proposer toutes stratégies en matière de commerce extérieur et de la promotion des exportations et d'en assurer le suivi ;
- d'initier et de participer à l'élaboration des instruments juridiques et organisationnels relatifs aux échanges commerciaux extérieurs;
- d'animer et d'impulser, à travers les structures appropriées, les activités commerciales extérieures bilatérales et multilatérales;
- de préparer ou de contribuer à la préparation et à la négociation des accords commerciaux internationaux;
- d'animer et d'orienter les activités des structures et espaces intermédiaires ayant des missions en matière de promotion des échanges commerciaux extérieurs;
- d'assurer la mise en œuvre et le suivi des accords commerciaux internationaux, notamment ceux liés aux relations de l'Algérie avec l'organisation mondiale du commerce (O.M.C.);
- de concevoir et de mettre en place un système d'information sur les échanges commerciaux extérieurs.
- De veiller à la gestion dynamique de la balance commerciale globale et par pays ;

2. Agence algérienne de promotion du commerce extérieur :

L'Agence Algérienne de Promotion du Commerce Extérieur est un établissement public à caractère administratif placée sous la tutelle du Ministère du

Commerce, créée par le décret exécutif n°04-174 du 12 Juin 2004. Elle est dotée de personnalité et l'autonomie financière.

Elle a pour missions de :

- La gestion des instruments de promotion des exportations hors hydrocarbures au bénéfice des entreprises exportatrices ;
- La participation à la définition de la stratégie de promotion du commerce extérieur et de sa mise en œuvre après son adoption par les instances concernées ;
- L'analyse des marchés mondiaux et la réalisation d'études prospectives globales et sectorielles sur les marchés extérieurs ;
- L'élaboration d'un rapport annuel d'évaluation sur la politique et les programmes d'exportation ;
- La mise en place et la gestion de systèmes d'information statistique sectoriels et globaux sur le potentiel national à l'exportation et sur les marchés extérieurs;
- La mise en place d'un système de veille sur les marchés internationaux et leur impact sur les échanges commerciaux de l'Algérie ;
- La conception et la diffusion de publications spécialisées et notes de conjoncture en matière de commerce international ;
- du suivi et de l'encadrement de la participation des opérateurs économiques nationaux aux différentes manifestations économiques, foires, expositions et salons spécialisés se tenant à l'étranger ;
- de l'assistance aux opérateurs économiques pour le développement d'actions de communication, d'information et de promotion relatives aux produits et services destinés à l'exportation ;

- d'établir les critères de distinction et les prix et décorations à décerner aux meilleurs exportateurs ;
- l'Agence peut en outre assurer des activités rémunérées dans le domaine du perfectionnement, de l'initiation aux techniques de l'exportation et aux règles du commerce international, ainsi que toute autre prestation dans les domaines de l'assistance ou de l'expertise aux administrations et entreprises, en relation avec la vocation de l'établissement¹.

Il est à préciser dans ce cadre qu'ALGEX a remplacé l'office algérien de promotion des exportations qui a fait l'objet de dissolution.

3. La Chambre Algérienne de Commerce et d'Industrie

La chambre algérienne de commerce et d'industrie par abréviation CACI est un établissement public à caractère industriel et commercial doté de la personnalité morale et l'autonomie financière. Elle est placée sous la tutelle du ministre du commerce.

Elle est créée par le décret exécutif n° 96/94 du 03/03/1996 pour être le représentant des entreprises activant dans les secteurs de commerce, l'industrie et des services auprès les pouvoirs publics.

La CACI est constituée des chambres régionales de commerce et d'industrie créées par le décret exécutif n°96/93 du 03/03/1996. Ses organes élus sont d'émanation des organes élus des dites chambres régionales.

Pour accomplir la mission de promotion et développement des différents secteurs de l'économie nationales et leur expansion en direction des marchés extérieurs, la CACI est chargée notamment de :

- Organiser ou participer à l'organisation de toutes rencontres et manifestations économiques en Algérie et à l'étranger (foires, salons, colloques, journées d'études et missions commerciales) visant la

¹ Art 6 de Décret exécutif n° 04-174 du 23 Rabie Ethani 1425 correspondant au 12 juin 2004 portant création, organisation et fonctionnement de l'agence nationale de promotion du commerce extérieur.

promotion et le développement des activités économiques nationales et des échanges commerciaux avec l'extérieur ;

- Réaliser toute action et étude pouvant concourir à la promotion des produits et services nationaux sur les marchés extérieurs ;
- Etablir des relations et de conclure des accords de coopération et d'échange mutuels avec les organismes homologues ou similaires étrangers ;
- Proposer toute mesure tendant à faciliter et à promouvoir les opérations d'exportation des produits et services nationaux ;
- Donner son avis sur les conventions et accords commerciaux liant l'Algérie à des pays étrangers¹.

Concernant la structure, la CACI dispose de trois organes principaux : l'assemblée générale, le conseil et les commissions techniques.

4. La Compagnie Algérienne d'Assurance et de Garantie des Exportations :

La CAGEX est une entreprise publique économique par actions d'un capital social 450.000.000 DA, réparti à parts égales entre les actionnaires (Banques et Assurances), Créée par l'ordonnance 96/06 du 10/01/1996, chargée de l'assurance crédit à l'exportation.²

Sous-section 02 : le cadre conventionnel du commerce international ;

Paragraphe 01 : le cadre conventionnel international

1. Les accords commerciaux de l'O.M.C :

Les accords de l'OMC sont couramment appelés l'acte final de l'Uruguay Round de négociations commerciales de 1986 — 1994.

¹ Art 05 de décret exécutif n°96/94 du 03/03/1996 instituant la chambre algérienne de commerce et d'industrie.

² La CAGEX sera traitée en détail ultérieurement.

Ces accords comprennent environ de 60 accords, décisions, annexes et mémorandums qui sont classés suivant une structure simple contient six parties à savoir : un accord-cadre (l'Accord instituant l'OMC); des accords régissant chacun des trois grands domaines d'échange (marchandises, services et propriété intellectuelle); le règlement des différends; et l'examen de la politique commerciale des gouvernements.

Il est à préciser que l'Algérie jusqu'à maintenant n'est pas membre entier de l'OMC et par voie de conséquence les dits accords n'ont pas encore fait l'objet de ratification.

2. Convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises :

Cette convention est faite à Bruxelles le 14/06/1983 sous auspice de conseil de coopération douanière. Son objectif est de créer un système harmonisé et unique pour la désignation et la codification des marchandises, sur la base de cette dernière l'O.M.D a mis en place le système harmonisé qui est considéré comme nomenclature internationale dans laquelle on trouve presque toutes les marchandises interchangeables sur le plan international. Chaque marchandise est définie par 06 chiffres dans un cadre logique et bien organisé.

Le système harmonisé est une langue commune de tous les pays, organisations et sociétés économiques qui interviennent dans le commerce international. Il a pour objectifs:

- De faciliter les opérations de commerce international ;
- De faciliter la collecte, la comparaison et l'analyse des statistiques du commerce international ;
- De réduire les frais qu'entraîne la nécessité d'attribuer aux marchandises une nouvelle désignation ou un nouveau classement.

L'Algérie a approuvé cet accord par la loi n°91/09 du 27/04/1991.

3. La convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (convention de Kyoto) :

La convention de Kyoto est une convention internationale pour la simplification et harmonisation des régimes douaniers conclue à Kyoto en 18/05/1973. Son objectif principal est de supprimer les disparités entre régimes douaniers des pays qui entravent les échanges commerciaux internationaux et de contribuer de façon efficace au développement du commerce international et d'autres formes d'échanges internationaux.

Cette convention a fait l'objet d'une dernière modification par l'Organisation Mondiale des Douanes en 26 juin 1999.

L'Algérie a ratifié la dite convention par l'ordonnance n°76/26 du 25/03/1976 ainsi que la dernière modification du 26/06/1999 et ce par le Décret présidentiel n°00-447 du 23-12-2000.

4. La convention d'Istanbul (admission temporaire)

La convention d'Istanbul est une convention internationale conclue le 27/11/1993 qui définit les règles applicables au « régime douanier économique de l'admission temporaire »¹ qui « permet de recevoir dans le territoire douanier en suspension des droits et taxes à l'importation et sans application des prohibitions et des restrictions à l'importation de caractère économique certaines marchandises (y compris les moyens de transport) importées dans un but défini et destinées à être réexportées dans un délai déterminé, sans avoir subi des modifications, exception faite de leur dépréciation normale par suite de l'usage »².

Cette convention a mis à la disposition des importateurs des documents internationaux normalisés tels que le carnet ATA et le carnet CPD pour être utilisés

¹ Le régime économique de l'admission temporaire sera traité en détail ultérieurement.

² Art 01 alinéa 01 de la convention d'Istanbul.

afin de faciliter, harmoniser et accélérer l'accomplissement des formalités relatives au bénéfice de régime de l'Admission Temporaire.

L'Algérie a approuvé la dite convention par le décret présidentiel n°98/03 du 12/01/1998.

5. Autres conventions :

Dans ce titre nous citons quelques conventions connues, importantes et approuvées par les pouvoirs Algériens.

- Convention internationale d'assistance mutuelle administrative en vue de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières (convention de Nairobi), entrée en vigueur le 21/05/1980, approuvée par décret n° 88/86 du 19/04/1988.
- Conventions douanière relative aux conteneurs 1972, entrée en vigueur le 06/12/1975, approuvée par décret n°78/01 du 21/01/1978.
- Les conventions commerciales et tarifaires tels que l'accord d'association avec l'union européenne, signé à Valence le 22 avril 2002 et entré en vigueur le 01/09/2005, l'Accord de la Grande Zone arabe de Libre Echange.
- Autres conventions liées aux domaines de banques et de finance.

Paragraphe 02 : le cadre juridique national

Nous tenterons dans ce paragraphe de traiter l'évolution du cadre législatif et réglementaire régissant le commerce extérieur algérien en trois phases. Pour les besoins d'analyse, nous étudierons respectivement : le cadre réglementaire applicable aux opérations d'importation et d'exportation pendant la période de monopole de l'état (1963-1988), les tentatives de libérer le commerce pour la période de 1988 à 1993 et la libéralisation du commerce après 1994.

1. Le cadre réglementaire pendant le monopole de l'état (1963-1988),

Suite au départ des européens après l'indépendance en 1962, le commerce extérieur a été totalement paralysé de ce fait l'état algérien a pris les dispositions nécessaires et ce par la création des organismes de contrôle du commerce ce qui correspondait au choix des pouvoirs politiques algériens de l'option socialiste. Le commerce extérieur à l'importation était exercé par deux entités, la première était l'ONACO crée le 13/12/1963, il a conservé son monopole à l'importation uniquement pour certain nombre de produits tels que : sucre, café, oléagineux et légumes secs.

En Aout 1964, il a été crée le deuxième monopole qui est celui des groupements professionnels chargés de l'importation exclusive de certains produits de large consommation. Ce sont des groupements dans lesquels l'état et les importateurs privés sont représentés et dont le capital social est reparti en 50% à l'état et 50% aux autres associés.

En 1974, avec la parution de la loi n°74/12 du 30/01/1974 relative aux conditions d'importation des marchandises, il a été institué un programme général d'importation fixé par le gouvernement. A ce titre toute opération d'importation d'une marchandise destinée à être mise à la consommation sur le territoire douanier doit être effectuée dans le cadre de ce programme.

Les opérations d'importation inscrites dans le programme sus visé ne peuvent être réalisées que sous l'un des régimes ci-après :

- Le régime des marchandises dont leur importation est libre ;
- Le régime des marchandises dont leur importation est soumise à des autorisations globales d'importation ;
- Le régime des marchandises contingentées dont leur importation est soumise à l'attribution d'un titre d'importation délivré par le ministre chargé du commerce.

En 1978, la loi 78/02 du 11/02/1978 relative au monopole de l'état sur le commerce extérieur a changé d'une manière radicale le régime législatif existé auparavant par l'étatisation de l'exercice du commerce extérieur. A cet effet, l'article 01 de la dite loi stipule que l'importation et l'exportation des biens, fournitures et services de toutes natures sont du ressort exclusif de l'état.

2. Les Tentatives de libéralisation du commerce (1988-1993)

Suite à la chute des prix de pétrole en 1986 dans les marchés mondiaux, l'état Algérien a commencé de revoir tout le système juridique régissant l'économie par l'insertion en fera et mesure des règles de la liberté économique. En 1988 l'état a abrogé la loi 78/02 du 11/02/1978 relative au monopole de l'état sur le commerce extérieur en mettant un nouveau système par lequel le monopole de l'état s'exerce par le biais des concessions accordées aux entreprises publiques, organismes publics ou groupements d'intérêt commun, et ce par la loi n°88/29.

Aussi et durant la même année il a substitué les autorisations globales d'importation par les budgets de devises annuels. De plus et à la fin de l'année en question les pouvoirs publics ont supprimé le monopole exercé par les entreprises étatiques.

La première tentative réelle de la libéralisation de commerce extérieur c'est l'article 41 de la loi de finance complémentaire 1990 qui a autorisé les grossistes et les concessionnaires installés sur le territoire national à importer de certaines marchandises dont sa liste est fixée par voie réglementaire en dispense des formalités du contrôle de change et du commerce extérieur.

3. la libéralisation du commerce extérieur (après 1994)

En 1994 avec la note n°20/1994 du 12/04/1994 fixant les conditions financières des opérations d'importations, l'accès à la devise est libre pour tous les agents économiques titulaires d'un registre de commerce et les administrations.

De ce fait, la notion de l'opérateur économique a été étendue aux artisans ce qui leur permet d'exercer librement le commerce extérieur.

Aussi, l'ordonnance n° 03-04 du 19 juillet 2003 relative aux règles générales applicables aux opérations d'importation et d'exportation de marchandises qui fixe le principe général en la matière. C'est le principe de liberté.

En vertu de l'article 2 : « Les opérations d'importation et d'exportation de produits se réalisent librement ». En sont uniquement exclus les produits portant atteinte à la sécurité, l'ordre public et la morale.

Les seules restrictions existées en la matière, la domiciliation bancaire qui est obligatoire et préalable à l'accomplissement des formalités de dédouanement, toutes les marchandises importées doivent être à l'état neuf et le paiement pour celles destinées à la revente en état doit être effectué par crédit documentaire irrévocable et confirmé et ce conformément aux dispositions l'article 50 de la loi de finance complémentaire pour l'année 2009.

Une exception faite pour les opérateurs producteurs qui peuvent importer des chaines de production complète usagées sous garantie mais avec une dérogation délivrée par le ministère chargé de l'investissement et de l'industrie¹.

¹ Art 54 de la loi des finances complémentaire 2010.

Section 02 : le cadre institutionnel et conventionnel de l'activité de transport international des marchandises.

Sous le présent chapitre nous tenterons de voir l'ensemble des organisations internationales qui interviennent dans le transport des marchandises à l'international ainsi que les conventions internationales encadrant cette activité.

Sous-section 01 : le cadre institutionnel de l'activité de transport des marchandises à l'international

Paragraphe 01 : le transport terrestre

1. L'Union Internationale des Transports Routiers :

a. Présentation :

L'Union Internationale des Transports Routiers (IRU) est l'organisation mondiale du transport routier qui défend les intérêts des exploitants d'autobus, d'autocars, de taxis et de camions dans le but d'assurer la croissance économique et la prospérité via la mobilité durable des personnes et des biens partout dans le monde. Elle a été fondée à Genève le 23 mars 1948, pour faciliter les échanges internationaux grâce au transport routier.

Elle regroupe aujourd'hui 170 membres affiliés de 72 pays de cinq continents.

b. Structure d'IRU :

Les membres d'IRU sont répartis en deux conseils selon la nature de l'activité de transport routier :

- Le conseil de transport de personnes : chargé des questions liées au transport de personnes par route.
- Le conseil de transport de marchandises : chargé des questions liées au transport de marchandises.

Concernant ses organes statutaires, on trouve :

- L'Assemblée générale : Elle comprend l'ensemble des membres de l'union, elle est chargée de mettre les politiques et les stratégies de travail ainsi que l'examen de toutes les questions liées au transport quelque soit sa nature (transport de personnes ou des marchandises) et de proposer des solutions.
- La présidence : elle comprend des représentants de deux conseils de l'union, elle a pour mission d'exécuter les décisions, recommandations et directives prises par l'assemblée générale.

c. Facilitations procurées :

- Définir, développer et promouvoir les politiques de transport dans un but de faciliter et rendre le transport routier plus efficace ;
- Dispenser des formations pour promouvoir la compétence professionnelle au sein de secteur et améliorer la qualité des services offerts par la profession ;
- Coopérer et coordonner avec les autorités pertinentes afin de mettre en œuvre des instruments juridiques tels que la convention TIR...ECT.
- Dialoguer avec les autorités politiques pour harmoniser la législation régissant l'activité de transport routier.

2. L'Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires :

a. Présentation :

Cette organisation a été créée en mai 1985 suite à l'entrée en vigueur de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) de 1980 qui a été complétée par le protocole de Vilnius (3 juin 1999), dont le siège est à Berne, son but principal est d'établir un régime de droit uniforme applicable aux transports de voyageurs, de bagages et de marchandises en trafic international direct entre les États membres.

Elle comprend 41 pays, à savoir:

- tous les États d'Europe à l'exception des États issus de l'ancienne URSS (sauf la Lituanie et la Lettonie);
- quatre États du Proche-Orient (Irak, Iran, Liban et Syrie);
- trois États d'Afrique du Nord (Algérie, Maroc et Tunisie).

Cette organisation dispose d'une structure représentée par L'assemblée générale, le comité administratif et financier, la commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses, l'office central des transports internationaux ferroviaires.

b. Facilitations procurées :

- La validation des normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire;
- L'élimination des entraves au franchissement des frontières en trafic international;
- La procédure de l'admission technique de véhicules ferroviaires et d'autre matériel ferroviaire utilisé en trafic international (A.T.M.F) ;
- La participation à l'élaboration d'autres conventions internationales ayant pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter le trafic international ferroviaire;

3. L'Union internationale des chemins de fer :

a. Présentation:

L'union internationale des chemins de fer par abréviation U.I.C est une organisation internationale fondée 1920 et établie à Paris. Elle comporte environs de 200 membres (des sociétés de Chemin de fer intégrées; des gestionnaires d'infrastructure ferroviaires ; des opérateurs de transport ferroviaire et intermodal, loueurs de matériel roulant, traction et des prestataires de services) provenant du

monde entier (d'Europe, de Russie, du Proche-Orient, du Maghreb, de l'Afrique du Sud, de l'Inde, du Pakistan, de la Chine, du Japon, de la Corée, du Kazakhstan)

b. Facilitations procurées :

- Promouvoir le transport ferroviaire à l'échelle mondiale ;
- Organiser la coopération internationale entre ses membres ;
- Faciliter les échanges de bonnes pratiques entre les membres ;
- Proposer de nouvelles pistes d'amélioration des performances techniques et environnementales ;
- Promouvoir l'interopérabilité, créer de nouveaux standards mondiaux pour les chemins de fer ;
- Développer des centres d'excellence (technologie et recherche ferroviaire, management, formation) ;
- Soutenir les membres dans leurs efforts de développement de nouvelles activités ou de nouveaux champs d'activités ;
- Dispenser des cycles de formation pour les employés de ses membres.

Paragraphe 02 : le transport maritime

Organisation Maritime Internationale :

a. Présentation:

L'Organisation Maritime International par abréviation L'O.M.I est une organisation internationale créée par une convention internationale le 06 Mars 1948 à Genève et entrée en vigueur dix ans plus tard le 17/03/1958.

Elle constitue la seule institution spécialisée rattachée à l'O.N.U dans le domaine de la navigation maritime et de ses effets sur le milieu marin dont le Siège se trouve au Royaume-Uni. Elle compte actuellement 166 États Membres, deux États associés et 57 organisations non gouvernementales.

b. Structure :

L'O.M.I est structurée comme suit :

L'Assemblée : C'est l'organe directeur de l'organisation, se réunit une fois tous les deux ans .Il rassemble les représentants de tous les États membres.

Le conseil : Il est composé de 40 membres élus pour deux ans. Entre les sessions de l'assemblée le conseil joue le rôle de l'organe directeur.

Le secrétariat : Le Secrétariat est l'organe permanent qui assure le fonctionnement de l'OMI. Il est placé sous la direction du Secrétaire général, qui est nommé par le Conseil, avec l'approbation de l'Assemblée. Il est constitué de quelque 300 fonctionnaires internationaux.

Les comités : Il existe plusieurs comités qui sont chargés d'effectuer le travail technique de l'OMI. Parmi ces comités on trouve :

- le Comité de la sécurité maritime (MSC) qui est assisté par neuf sous comités (sécurité de la navigation (Sous-comité NAV); radiocommunications, recherche et sauvetage (Sous-comité COMSAR); formation et veille (Sous-comité STW); transport des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs (Sous-comité DSC); conception et équipement du navire (Sous-comité DE); prévention de l'incendie (Sous-comité FP); stabilité et lignes de charge et sécurité des navires de pêche (Sous-comité SLF); application des instruments par l'État du pavillon (Sous-comité FSI) et liquides et gaz en vrac (Sous-comité BLG)).
- Le Comité de la protection du milieu marin (MEPC),
- Le Comité de la Facilitation,
- Le Comité de la Coopération Technique,
- Le Comité Juridique,
-

c. Facilitations procurées :

La facilitation principale procurée est de faciliter le trafic maritime dans le but de réduire les formalités et de simplifier les documents requis par les ports ou autres terminaux à l'arrivée et au départ des navires.

Paragraphe 03 : le transport aérien

1. L'organisation de l'aviation civile internationale :

a. Présentation:

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale par abréviation O.A.C.I est une organisation internationale créée lors d'une conférence tenue à Chicago en novembre – décembre 1944 par 52 nations dont le but était d'assurer le développement économique, sûr et ordonné du transport aérien international.

O.A.C.I est une institution spécialisée rattachée de l'O.N.U dans le domaine de la navigation aérienne. Elle compte 190 Etats. Son siège est à Montréal (Canada), mais elle dispose de 7 bureaux régionaux (Bangkok, Dakar, Le Caire, Lima, Mexico, Nairobi et Paris).

b. Structure :

L'O.A.C.I est composée de trois organes principaux :

L'Assemblée : C'est l'organe souverain de l'OACI. Elle est formée de tous les états contractants, se réunit une fois tous les trois ans. Chaque Etat dispose d'une voix et les décisions sont prises à la majorité. A chaque réunion, l'Assemblée examine de façon minutieuse tous les travaux qui ont été effectués dans les domaines techniques, économiques et juridiques ainsi que les politiques à suivre à l'avenir.

Le Conseil : C'est l'organe exécutif de l'OACI. Il se compose à l'heure actuelle de 36 membres représentant autant d'Etats. Il est élu tous les 3 ans par l'Assemblée. Ses tâches principales sont notamment de convoquer l'Assemblée, d'examiner et approuver toutes les directives et recommandations techniques et économiques, et

d'arbitrer d'éventuels différends en matière aéronautique entre deux ou plusieurs Etats membres.

Le Secrétariat : c'est l'organe permanent qui assure le fonctionnement de l'OACI, dirigé par le secrétaire général qui est directement responsable de la gestion et de la bonne exécution des activités qui relèvent de son Cabinet et qui concernent les finances, l'évaluation et les audits, ainsi que la coordination et les communications régionales, y compris le fonctionnement des sept bureaux régionaux. Il comporte cinq directions : navigation aérienne, transport aérien, coopération technique, affaires juridiques et relations extérieures, et administration et services.

c. Facilitations procurées :

Elle élabore des normes qui permettent l'uniformisation du transport aéronautique international.

d. L'association internationale de transport aérien I.A.T.A:

I.A.T.A est une organisation commerciale internationale de compagnies de transport aérien du monde entier. Elle a été créée en avril 1945 à La Havane à Cuba. Son siège social est situé à Montréal et représente actuellement 240 compagnies aériennes soit 84% du trafic aérien.

Elle a pour missions de représenter, diriger et servir l'industrie du transport aérien.

Sa structuration est composée d'une direction générale, secrétariat général et les grandes divisions.

Paragraphe 04 : le transport multimodal

Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés :

a. Présentation:

FIATA est une organisation internationale créée à Vienne, le 31 mai 1926. Elle est une représentation non gouvernementale représentant 40 000 entreprises

environ, employant 8 à 10 millions de personnes dans 150 pays. Elle a une voix consultative auprès d'organisations telles que Conseil économique et social, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).

FIATA est le représentant de l'industrie de l'organisation de transport auprès d'organismes comme la Chambre de Commerce Internationale, l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA), l'Union Internationale du Transport Ferroviaire (UIC), l'Union Internationale du Transport Routier (IRU), l'organisation mondiale des Douanes (OMD)...

Il est à préciser que l'Algérie ne fait pas partie à ce jour de cette organisation.

b. Facilitations procurées :

- Représenter, promouvoir et protéger les intérêts des commissionnaires-organisateurs de transport, en participant comme conseillers ou experts à des réunions organisées par des organismes intéressées par les questions du transport.
- Familiariser le commerce et l'industrie ainsi que le grand public avec les services rendus par les organisateurs de transport, à travers la propagation d'informations, la distribution de publication...
- Améliorer la qualité des services rendus par les commissionnaires organisateurs de transport en développant et en faisant la promotion de documents de transport, tels que les FBL (Fiata Billa of lading), conditions générales...
- Assister les commissionnaires organisateurs de transport, par le biais de formations et par le développement d'outils d'aide au commerce électronique

Sous-section 02 : le cadre conventionnel de l'activité de transport de marchandises à international.

Il existe plusieurs conventions internationales encadrant l'activité de transport des marchandises à l'international, leur objectif principal est de faciliter et développer le transport et ce par la mise en place d'un système de règles harmonisées.

Dans cette sous-section nous allons étudier les conventions internationales principales pour chaque mode de transport.

Paragraphe 01 : le transport terrestre

1. La convention douanière relative au transport international des marchandises sous couvert de carnet TIR :

Le premier accord régissant le transit international routier a été conclu en 1949 et son succès a mené à l'établissement en 1959 de la première convention TIR. Cette dernière a été remplacée par la convention douanière actuelle sur le transit international des marchandises sous le couvert des carnets TIR en 1975.

La convention de TIR 1975 est dynamique dans le sens où elle a été modifiée vingt huit fois durant les années. Avec la révision de cette convention, le régime de TIR sera tout à fait à faire face aux exigences des industries internationales efficaces du transport et du commerce ainsi qu'à celles des procédures douanières. Par ailleurs, la convention TIR révisée permet le contrôle gouvernemental, la sécurité et, si nécessaire, l'intervention de façon à assurer une procédure de transit douanière efficace et indispensable au transport au commerce modernes.

L'Algérie a adhéré à la dite convention en date du 26/07/1988 et ratifiée par décret n° 88/134.

2. La convention internationale de transport de marchandises par chemin de fer :

La plus ancienne convention internationale relative au transport international de marchandises est la convention de Berne de 1893 sur le transport ferroviaire. Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1893, cette convention mettait en place un Office Central, chargé de préparer des révisions périodiques de la convention. En 1924, étaient élaborées deux conventions distinctes, l'une pour le transport des personnes et leurs bagages et l'autre pour le transport des marchandises.

La CIM régit les envois de marchandises, au détail comme par wagon complet, remises au transporteur avec une lettre de voiture établie pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux Etats membres et comprenant les lignes et les gares inscrites sur les listes de cette convention.

L'Algérie a ratifié cette convention en date du 27/07/1972 et ce par l'ordonnance n°72/35.

3. La convention internationale de transport de marchandises par route :

C'est une convention relative au contrat de transport international des marchandises par route, elle a été signée le 19/05/1956 à Genève et mise en vigueur le 02/07/1961. Elle s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route lorsque le lieu de la prise en charge et le lieu de livraison sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant.

Le transport des marchandises en application de cette convention se fait sous couvert d'un document qui s'appelle la lettre de voiture.

Paragraphe 02 : le transport maritime

1. Convention de Bruxelles de 1924 :

La convention de Bruxelles ou la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance conclue en date du 25/08/1924 et entrée en vigueur le 02/06/1931.

L'Algérie a ratifié cette convention en date du 02/03/1964 suivant décret n° 64/71.

2. Convention internationale de transport des marchandises par mer (Règles de Hambourg) :

La convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer « Règles de Hambourg » a été adoptée par une conférence diplomatique le 31/03/1978. Elle établit un régime juridique uniforme applicable aux droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires, dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises par mer. Elle n'est entrée en vigueur que le 1^{er} novembre 1992.

Paragraphe 03 : le transport aérien

1. La convention de Varsovie :

La convention de Varsovie ou la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international a été signée en date du 12/10/1929 à Varsovie. Elle s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises effectué par aéronef.

Cette convention a mis en place un système juridique qui organise le transport aérien par la détermination des différents documents de transport émis à cet effet (billet de passage, bulletin de bagages et LTA) ainsi que les règles régissant la responsabilité du transporteur.

L'Algérie a ratifié la convention de Varsovie en 1964 par le décret n°64/74.

2. La convention de Montréal :

La convention de Montréal a été signée à Montréal le 28/05/1999 et entrée en vigueur le 04/11/2003, l'adoption de cette nouvelle convention en transport aérien international a été motivée par la nécessité de moderniser et de refondre la convention de Varsovie et ses instruments annexés sur l'initiative de l'organisation internationale de l'aviation civile.

Cette convention comporte quatre caractéristiques importantes à savoir :

- Les transporteurs doivent toujours avoir une assurance suffisante pour couvrir leur responsabilité éventuelle;
- Des poursuites pour dommages – intérêts découlant du décès d'un passager ou de lésions corporelles infligées à ce dernier peuvent être intentées dans le pays où le passager a son domicile principal et permanent du moment que le transporteur dessert ce territoire;
- Les transporteurs sont autorisés à recourir à des documents électroniques modernes pour émettre, par exemple, des billets pour les passagers et des lettres de transport aérien pour le fret;
- Les transporteurs peuvent avoir, de par la loi nationale, à verser des comptes pour aider les personnes qui y ont droit à répondre à leurs besoins économiques immédiats; le montant de ces acomptes sera assujéti à la loi nationale et déduit du paiement final.

3. Autres conventions :

Il est important de citer ci après les autres conventions internationales encadrant le transport international :

La convention relative à l'aviation civile internationale dite de Chicago signée le 07/12/1944;

- La convention complémentaire de la convention Varsovie dite de Guadalajara du 18/09/1961;
- Accords internationaux inter transporteurs relatifs à la responsabilité des transporteurs aériens signés le 31/10/1995 à Kuala Lumpur;
- L'accord (MIA) signée le 03/04/1996 à Montréal, sur la mise en œuvre des accords inter-transporteurs.

Paragraphe 04 : le transport multimodal

Convention des nations unies de transport multimodal

La convention de transport multimodal a été adoptée par la conférence des Nations Unies qui s'est tenue à Genève du 12 au 30 novembre 1979 et du 08 au 24 Mai. La convention a été ouverte à la signature au siège de l'ONU à New York à partir du 01/09/1980.

Conformément aux dispositions de cette convention, il entend par transport multimodal international, le transport de marchandises effectué par au moins deux modes de transport différents.

L'objectif principal est de faciliter le transport afin d'augmenter la croissance ordonnée du commerce international.

Section 03 : le cadre institutionnel et conventionnel de la communauté portuaire

A travers cette section, nous allons essayer de traiter le cadre institutionnel et conventionnel de la communauté portuaire qui comporte les différents intervenants exerçant leurs activités dans l'enceinte portuaire.

Sous-section 01 : le cadre institutionnel de la communauté portuaire

Paragraphe 01 : L'association internationale des ports (IAPH)

Elle comprend environ 230 membres réguliers et environ de 120 associés représentant 88 pays et économies.

Elle a pour mission de favoriser le développement du port international et de l'industrie maritime en stimulant la coopération des membres afin d'établir une association plus cohésive parmi les ports du monde, favorisant de ce fait la paix dans le monde et le bien-être de l'humanité ; IAPH offre l'aide technique et financier à ceux utilisées par des ports de membre d'IAPH dans les pays en voie de développement.

L'Association internationale des ports (IAPH) et la CNUCED travailleront ensemble au développement et à la réalisation de systèmes d'information qui répondent aux exigences spécifiques des ports des pays en développement, réduisant ainsi le fossé technologique avec des pays plus avancés et fournissant à ces ports des systèmes adaptés à un coût acceptable.

Paragraphe 02 : Association internationale des villes et ports.

L'AIVP est née en 1988, elle est un réseau international de décideurs, de techniciens et d'experts du développement de plus de 100 places portuaires, structuré formellement dans le cadre d'une association internationale de droit français.

L'AIVP dispose d'un Conseil d'Administration international élu de 33 membres et d'une Direction Générale chargée de mettre en œuvre le programme d'activités décidé en Assemblée Générale et de gérer le fonctionnement du réseau.

Paragraphe 03 : La fédération internationale des courtiers en douanes
(customs brokers)

La fédération internationale des courtiers en douane est un organisme international qui regroupe les courtiers en douane dans le monde depuis 1990.

Elle est instaurée pour :

- Encourager et faciliter la coopération parmi des associations nationales de courtage en douanes au niveau international ;
- Faciliter l'échange d'information et d'idées sur des sujets affectant des associations nationales de courtage en douanes ;
- S'associer, affilier et fédérer avec n'importe quelle autre association, la société ou l'organisation, a incorporé, qui ont des objectifs les mêmes que, ou semblable à, les objectifs de la fédération FIATA.

A ce titre, il est nécessaire de mentionner que l'Algérie n'a pas adhéré à ces organisations internationales, et ce malgré leurs importances.

Sous-section 02 : le cadre conventionnel de la communauté portuaire

L'Algérie a procédé à la ratification de plusieurs conventions concernant la sécurité et la pollution dans les ports ainsi que les conventions qui portent sur l'échange des informations entre les différentes autorités portuaires, et cette démarche a été renforcée surtout après l'ouverture de l'économie algérienne et l'adoption de l'économie de marché, ce qui a engendré une augmentation considérable en matière des flux des marchandises qui nécessitent la mise en place d'un dispositif juridique relatif à la mise en œuvre de l'application de ces conventions.

A ce titre, il est important de préciser qu'il n'y a pas des conventions qui regroupent les intervenants de la communauté portuaire mais il y a des documents internationaux qui organisent leur travail émis par les organisations visées dans la sous-section précédente.

Conclusion du chapitre :

L'étude du cadre institutionnel et conventionnel de la chaîne logistique en commerce international nous a permis de constater que l'Etat Algérien directement après l'indépendance a ratifié un nombre important de conventions et adhéré à plusieurs organisations internationales qui interviennent d'une manière générale dans le monde du commerce. Mais à ce jour il n'a pas adopté le système commercial international.

A ce titre, l'Algérie n'est pas membre entier de l'O.M.C et par voie de conséquence elle n'a pas ratifié ses accords commerciaux relatifs aux différents domaines du commerce des marchandises, services et propriété intellectuelle...malgré que les autorités Algériennes essayent de mettre leurs législations et réglementations en la matière en harmonie avec les principes édictés par cette organisation.

Aussi, nos entreprises portuaires chargées de la gestion des ports à ce jour ne font pas parties des organisations internationales encadrant cette activité.

CHAPITRE 02

L'ETUDE DES FACILITATIONS EXISTANTES A

L'EPREUVE DU TERRAIN EN ALGERIE

Introduction du chapitre

La réalisation d'une transaction commerciale à l'international nécessite la maîtrise de l'ensemble des procédures et formalités en commençant par la conclusion de la transaction commerciale elle-même et l'existence d'un bouquet de facilitations accordées par les institutions qui interviennent par la suite soit en ce qui concerne le rôle vital joué par la banque étant que source de financement et les sociétés d'assurance qui assurent l'accompagnement notamment les opérateurs exportateurs en mettant à leur service des garanties d'assurance contre les risques qui peuvent empêcher la réussite de l'opération.

La douane comme étant un organe de contrôle joue un rôle important dans le traitement rapide et accéléré de marchandises importées ou exportées dans un cadre sécurisé et ce, en coordination avec les sociétés chargées de transport (maritime, aérien et terrestre), les entreprises portuaires et les entrepreneurs des activités portuaires et tous les autres intervenants au sein de la chaîne logistique tels que les services de contrôle de conformité aux frontières, les transitaires et les commissionnaires en douane...

Aussi, la douane a mis en place certaines facilitations pour accélérer les procédures de dédouanement et a procédé à la conclusion de contrats de confiance avec des opérateurs économiques en accordant de maximum de facilitations pour l'enlèvement rapide des marchandises et les soumettre au contrôle à posteriori par la suite sur site.

A ce titre, nous allons essayer d'étudier les facilitations accordées par chaque intervenant et de voir, si elles sont en mesure des attendues d'une part et faire un diagnostic pour ressortir les difficultés qui rencontrent ces facilitations d'autre part.

Section 01 : facilitations liées à la transaction internationale ;

Sous-section 01 : les incoterms

Paragraphe 01 : définition et rôles des Incoterms

1. Définition :

Le mot « Incoterms » est une abréviation des termes anglais « International Commercial Terms ». Les Incoterms sont des éléments essentiels et incontournables du contrat achat/vente commercial international de marchandises. En effet, bien qu'ils ne soient pas obligatoires, il est inconcevable à l'export ou à l'import de fixer un prix sans associer à un Incoterm, dans la mesure où l'acheteur n'achète pas seulement une marchandise, mais une marchandise rendue à un lieu convenu.

Les Incoterms sont régis par la Chambre de Commerce Internationale (ICC) et sont révisés environ tous les dix ans. En 2011, une nouvelle version est entrée en vigueur, les Incoterms 2010 (leur traitement sera effectué en détail par la suite).

2. Rôles des Incoterms :

Les Incoterms jouent un rôle très important en commerce international de ce fait ils servent à :

- Situer le point critique du transfert des risques du vendeur à l'acheteur dans le processus d'acheminement des marchandises (risques de perte, détérioration, vol des marchandises) permettant ainsi à celui qui supporte ces risques de prendre ses dispositions quant à l'assurance.
- Indiquer qui du vendeur ou de l'acheteur doit souscrire le contrat de transport.
- Répartir l'ensemble des frais logistiques et administratifs.
- Préciser qui prend en charge l'emballage, le marquage, les opérations de manutention, de chargement et de déchargement des marchandises ou l'emportage et le dépotage des conteneurs ainsi que les opérations d'inspection.

- Fixer les obligations respectives pour l'accomplissement des formalités d'exportation et /ou d'importation, le règlement des droits et taxes d'importation ainsi que la fourniture des documents.
- L'un des avantages reconnus à travailler avec les incoterms est de pouvoir constituer le prix de vente des marchandises.

Paragraphe 02 : historique des Incoterms

1. La période allant de 1920 au 1990 :

« En 1920, la Chambre de Commerce Internationale a constaté que, souvent »¹, il avait des interprétations différentes et conflits en matière de conclusion et exécution des transactions commerciales internationales entre les parties à savoir l'acheteur et le vendeur. Ces conflits étaient portés notamment sur la répartition des coûts et des risques du transport et à qui la responsabilité du dédouanement à l'exportation et à l'importation. Cela a mené la CCI, pour la première fois, à l'élaboration des règles uniformes pour l'interprétation des termes commerciaux.

L'élaboration de ces règles a provoqué la publication de la première version de neuf Incoterms date de 1936 portant essentiellement sur le transport des marchandises par mer (FOB: « Free On Board », franco à bord ;CIF: "Cost, Insurance and Freight", coût, assurance et fret).

Les ajouts qui suivirent, eurent comme conséquences de nécessiter la rédaction d'une nouvelle publication connue sous le nom d'incoterm 1953. Des nouvelles modifications ont été apportées par la suite, en 1967 apparaissent les incoterms DAF et DDP en fonction duquel l'acheteur n'a qu'une prestation minimale et en 1976, il a été adapté au transport aérien le premier incoterm.

Le développement de transport international de marchandises notamment en matière de conteneurisation a conduit la CCI de mettre en place une nouvelle version des incoterms en 1980 qui comporte 14 incoterms dont 03 nouveaux

¹ Naji JAMMAL, Commerce International, page 288

applicables à tous les modes de transport et qui sont aussi valables pour le transport multimodal.

Aussi, deux autres modifications ont été faites en 1990 et 2000 pour rendre les incoterms plus simples, faciles et explicites surtout dans la répartition des frais de chargement et de déchargement et la responsabilité du dédouanement. Ces versions comportent 13 incoterms.

2. La version de l'année 2000 :

Les Incoterms 2000 est une version en vigueur depuis le 01 janvier 2000 qui a remplacé l'édition 1990 laquelle fut précédée de 04 versions depuis sa création en 1936. Sans apporter de révolution quant au fond, la CCI a souhaité de répondre à l'évolution du commerce international dans l'organisation du transport, les nouvelles techniques de communication électronique (internet) ainsi que l'apparition récente de zones de libre échange. Dans la forme quelques retouches ont été apportées, sans toutefois remettre en cause l'excellente présentation qui avait distingué la version 1990. Cependant certains incoterms ont été sensiblement remaniés sur le fond obligeant les initiés à mettre à jour leurs connaissances.

La version 2000 est constituée de 13 incoterms présentés sous forme de sigle de trois lettres (EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP, DAF, DES, DEQ, DDU, DDP). On distingue 2 familles d'incoterms :

1. Les 8 incoterms de vente au départ ¹(V.D) qui indiquent que les marchandises voyagent aux risques de l'acheteur :

a. EXW : (Ex works ou « en usine », lieu convenu) signifie plus précisément que le vendeur a la responsabilité de l'acheminement de la marchandise au point de départ convenu et de tous les frais, risques et obligations qui y sont reliés. Il doit donc fournir à l'acheteur les documents commerciaux (facture commerciale, certificat d'origine, etc.), emballer la marchandise et la rendre

¹ Naji JAMMAL, Op.cit. page 290.

disponible pour l'acheteur dans ses propres locaux ou dans un autre lieu convenu (atelier, usine, entrepôt, etc.) ;

b. FCA : (free carrier ou « franco transporteur », lieu convenu) peut être utilisé pour tout mode de transport. Il signifie que le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation et l'amène au transporteur désigné par l'acheteur, au lieu inscrit à la suite de l'incoterm. Ce lieu peut être l'usine même du vendeur, un quai, un terminal de conteneurs, etc. si le lieu correspond à l'établissement du vendeur, ce dernier doit charger la marchandise. S'il s'agit d'un autre endroit, par exemple un terminal de transport routier, ferroviaire, aérien ou maritime, le vendeur doit y acheminer la marchandise, mais il n'est pas responsable de son déchargement, qui incombe à celui qui reçoit la marchandise à cet endroit. Le vendeur doit fournir à l'acheteur un document prouvant la livraison de la marchandise au transporteur ou son transitaire désigné.

Le transfert des frais et des risques correspond au moment où le transporteur prend en charge la marchandise. L'acheteur, lui, choisit le mode de transport et le transporteur, et il assume les frais liés au transport.

c. FAS : (free alongside ship ou « franco le long du bateau » port d'embarquement convenu), l'utilisation de cet incoterm est réservée uniquement pour transport fluvial ou maritime, autrement, il n'est pas valide. FAS signifie que le vendeur a rempli ses obligations lorsqu'il a livré les marchandises dédouanées au port d'embarquement du transport principal qu'aura choisi l'acheteur. Il dépose les marchandises le long du bateau, sur le quai ou sur les barges, selon les usages du port. A partir de ce moment, l'acheteur assume tous les frais et les risques.

d. FOB : (free on board ou « franco à bord », port d'embarquement convenu) il est aussi réservé uniquement au transport fluvial ou maritime. Il signifie que le vendeur doit acheminer les marchandises au port d'embarquement convenu.

Cependant, alors qu'en vertu du FAS il doit simplement décharger les marchandises le long du bateau, le vendeur doit ici les charger sur le bâtiment désigné comme transporteur principal par l'acheteur, et ce, selon les usages en vigueur dans le port d'embarquement convenu. Ici encore, les formalités d'exportation incombent au vendeur.

e. CFR : (cost and freight ou "coût et fret ", port de destination convenu) on utilise cet incoterm uniquement pour le transport fluvial ou maritime et il signifie que le vendeur doit organiser et payer le transport des marchandises jusqu'au port de destination désigné par l'acheteur, dans le pays de celui-ci. Il doit assurer le chargement sur le navire, les formalités de dédouanement à l'exportation, le transport principal et le déchargement, si celui-ci est mentionné dans le contrat de transport.

Les risques de perte ou de dommage sont transférés du vendeur à l'acheteur lorsque les marchandises passent le bastingage du bateau, au port d'embarquement. Cependant, l'acheteur n'est responsable des frais associés au transport qu'à partir du moment où il prend possession des marchandises, au port de destination convenu. Il se décharge alors du déchargement et des formalités de dédouanement à l'importation.

f. CIF : (cost, insurance and freight ou "coût, assurance et fret", port de destination convenu) il est utilisé uniquement pour le transport fluvial ou maritime et qui oblige, en plus des obligations que confère l'incoterm CFR, le vendeur à souscrire à une assurance maritime au nom de l'acheteur contre les risques de perte ou de dommage des marchandises durant le voyage. Le vendeur ne peut se décharger de ses obligations jusqu'à l'arrivée des marchandises au port de destination, car il paie le transport et l'assurance jusque-là. Concernant le transfert de risques d'avaries ou de perte et d'augmentation éventuelle des coûts à l'acheteur se fait au moment où les marchandises franchissent le bastingage du bateau au port de départ.

g. CPT : (carriage paid to ou « port payé », lieu de destination convenu) cet incoterm est utilisé pour tout mode de transport et qui signifie que le vendeur est responsable du dédouanement de la marchandise à l'exportation, de la livraison et du chargement au lieu de départ, du transport et de la livraison jusqu'au lieu désigné par l'acheteur, dans le pays de l'acheteur.

Les risques de pertes ou de dommage sont transférés à l'acheteur au moment où les marchandises sont remises au premier transporteur.

h. CIP : (carriage and insurance paid to ou « port et assurance payés », lieu de destination convenu) cet incoterm est valable pour tout mode de transport et il oblige le vendeur, en plus des obligations que confère le CPT, à souscrire à une assurance au nom de l'acheteur. Cette assurance offrira une couverture minimale contre les risques de perte et d'endommagement des marchandises durant le voyage, mais pas contre le vol.

Les risques de pertes ou de dommage sont transférés à l'acheteur au moment où les marchandises sont remises au premier transporteur, au lieu d'origine.

2. Les 5 incoterms de vente à l'arrivée¹ (V.A) qui indiquent que c'est au vendeur de supporter ces risques :

a. DAF : (delivered at frontier ou « rendu à la frontière », lieu convenu) cet incoterm est réservé à la livraison à une frontière terrestre, donc pour le transport ferroviaire ou routier. DAF signifie que le vendeur assume les coûts et les risques jusqu'à la frontière désignée par l'acheteur ainsi que l'accomplissement des formalités de dédouanement à l'exportation, de ce fait, la frontière constitue le point de transfert des coûts et des risques de pertes ou de dommage.

b. DES : (delivered ex ship ou « rendu non déchargé », port de destination convenu) cet incoterm est réservé uniquement pour le transport fluvial ou

¹ Naji JAMMAL, Op.cit. page 290.

maritime et qui signifie que le vendeur assume tous les frais liés au transport principal, l'accomplissement des formalités de dédouanement à l'exportation et de livrer la marchandise à bord du navire au port de déchargement convenu. Le transfert des coûts et des risques s'effectue au moment où les marchandises, toujours à bord du navire non dédouanées à l'importation.

c. DEQ : (delivered ex quay ou « rendu à quai », port de destination convenu) il est utilisé uniquement pour le transport fluvial ou maritime. Il oblige le vendeur, en plus des obligations que confère l'incoterm DES, à décharger la marchandise sur le quai du port de destination convenu. Le transfert des coûts et des risques s'effectue au moment où les marchandises, non dédouanées, sont déchargées au port de destination.

d. DDU : (delivered duty unpaid ou « rendu droits dus », lieu de destination convenu) est valable pour tout mode de transport qui signifie que le vendeur doit organiser le transport des marchandises à partir de son établissement jusqu'à dans le pays de l'acheteur au lieu convenu, déchargement compris.

Transfert des risques de perte et de dommage s'effectue au moment où l'acheteur prend possession des marchandises déchargées dans son pays, au point de livraison convenu.

e. DDP : (delivered duty paid ou « rendu droits acquittés », lieu de destination convenu) cet incoterm est valable pour tout mode de transport et qui attribue le maximum d'obligations au vendeur, puisque le transfert des coûts et des risques ne s'effectue qu'au moment où les marchandises sont livrées à l'établissement de l'acheteur, les formalités de dédouanement ayant été réglées par le vendeur. Seul le déchargement des marchandises à son établissement incombe à l'acheteur.

Paragraphe 03 : Incoterms ICC version 2010

1. Les objectifs et caractéristiques de la réforme :

Les objectifs de la réforme :

La nouvelle version des incoterms a pour objectifs de :

- La clarification des incoterms 2000 ;
- Prendre en compte les évolutions récentes des pratiques du commerce international ;
- Intégrer les nouvelles obligations mondiales en matière de sûreté/sécurité (ECS/ICS);
- Introduire la dématérialisation des documents utilisés dans le commerce international par le biais de l'utilisation des communications électroniques dans la délivrance des documents;
- Simplifier l'utilisation de ces règles et ainsi faciliter les transactions commerciales.

Les caractéristiques de la réforme :

- Actuellement il existe 11 incoterms au lieu de 13 dans la version 2000 ;
- 04 incoterms ont été supprimés (DEQ, DAF, DES et DDU) et 02 font leur apparition (DAT et DAP) ;
- Certaines incohérences pratiques ont également été supprimées, comme le fameux «passage du bastingage» des incoterms 2000 FOB, CFR et CIF, qui obligeait les opérateurs à créer une ligne imaginaire perpendiculaire au côté du navire afin de déterminer le lieu de transfert des risques et/ou des frais sur la marchandise, au profit de la livraison « à bord » du navire dans la version 2010.

2. Présentation générale des Incoterms ICC 2010 :

La nouvelle version des incoterms 2010 permet de les classer en deux groupes contre trois auparavant :

- Les incoterms multimodaux ;
- Les incoterms exclusivement maritimes tels que FOB, CIF, CFR, FAS.

Les incoterms multimodaux ¹ :

Incoterms	Emballage	Chargement sur véhicule départ	Douane export et sécurité	Pré-acheminement	Déchargement à véhicule plateforme multimodale départ	Chargement sur moyen de transport principal	Transport principal (international)	Assurance-transport	Déchargement plateforme arrivée	Douanes import et sécurité	Poste-acheminement	Déchargement entrepôts destinataire
EXW... départ usine	V	A	A	A	A	A	A	A.2	A	A	A	A
FCA... franco transporteur ou franco locaux du vendeur	V	V	V	V sauf si FCA locaux du V	A	A	A	A.2	A	A	A	A
CPT... port payé jusqu'à	V	V	V	V	V	V	V	A.2	A ou V.3	A	A ou V.4	A
CIP... port payé, assurance comprise jusqu'à	V	V	V	V	V	V	V	V	A ou V.3	A	A ou V.4	A
DAT... rendu au terminal	V	V	V	V	V	V	V	V.2	V	A	A	A
DAP... rendu au lieu de destination	V	V	V	V	V	V	V	V.2	A ou V.3	A	A ou A.4	A
DDP... rendu droits acquittés	V	V	V	V	V	V	V	V.2	A ou V.3	V.5	A ou V.4	A

V : vendeur A : acheteur

1. Douane, si applicable.
2. Assurance-transport ad-valorem non obligatoire.
3. A l'arrivée des marchandises au lieu convenu, les frais de déchargement du véhicule d'arrivée restent à la charge de l'acheteur, sauf si inclus dans le contrat de transport, si demandé par l'acheteur, ou si livraison porte à porte.

¹ Madeleine N, IMPORTER, 4ème édition 2011. Page 63.

4. Le vendeur peut livrer en porte à porte.
5. Le vendeur peut décider de ne pas prendre en charge la TVA étrangère = DDP without VAT.

Les Incoterms maritimes ¹:

Incoterms	Emballage	Chargement sur véhicule départ	Pré-acheminement	Douane export et sécurité.1	Embarquement sur navire	Transport maritime	Assurance –transport	Débarquement port d' arrivée	Douane import et sécurité.1	Post-acheminement	Déchargement entrepôts destinataire
FAS... franco le long du navire	V	V	V	V	A	A	A.2	A	A	A	A
FOB... franco à bord	V	V	V	V	V	A	A.2	A	A	A	A
CFR... coût et fret	V	V	V	V	V	V	A.2	A ou V.3	A	A	A
CIF... coût assurance et fret	V	V	V	V	V	V	V	A ou V.3	A	A	A

¹ Madeleine N, Op.cit . Page 64.

Sous-section 02 : le circuit bancaire

Le secteur bancaire joue un rôle vital dans le financement des transactions du commerce international à travers la facilitation des opérations de paiement et le transfert des fonds ainsi que de garantir les capitaux nécessaires pour leur financement. Dans cette section nous tenterons de traiter d'une façon détaillée les moyens de paiement, les différents modes de financement du commerce extérieur et les difficultés qui entravent l'efficacité des facilitations.

Dans ce cadre l'Algérie a engagé une large réforme du système bancaire en vue de simplifier et faciliter les opérations bancaires par la loi de crédit et de monnaie n°03/11 du 26/08/2003 modifiée et complétée.

Paragraphe 01 : les moyens de paiement en commerce international

A ce titre, on va essayer de distinguer entre les moyens de paiement simples et les moyens de paiement documentaires.

1. Les moyens de paiement simples

a. Le chèque :

Le chèque est un écrit par lequel le titulaire d'un compte (le tireur) donne l'ordre à sa banque (le tiré) de remettre à un tiers bénéficiaire (le porteur), sur présentation de cet écrit, une somme déterminée, lui appartenant et disponible.

Il est régi par les dispositions de la convention de Genève du 19/03/1931 portant loi uniforme sur les chèques et les articles 472 au 543 du code du commerce algérien.

Il faut distinguer entre deux types de chèques :

- Le chèque d'entreprise émis par le titulaire du compte (l'acheteur, importateur) appelé « tireur » sur une banque appelée « tirée » au profit du « bénéficiaire » (le vendeur, l'exportateur). Il peut, pour offrir plus de garantie, être certifié c'est-à-dire que la banque appose sur le chèque un

visa attestant qu'il existe une provision suffisante dans le compte lors de son émission et qu'elle bloque cette provision jusqu'à l'expiration du délai légal de présentation.

- Le chèque de banque émis par une banque, à la demande de l'acheteur et qui représente donc un engagement direct de paiement de celui-ci.

b. La lettre de change:

La lettre de change (ou la traite) est un effet de commerce par lequel une personne, le tireur, ordonne à une deuxième personne, le tiré, de remettre une somme d'argent précise, à vue (ou sur présentation) ou à terme, à une personne dénommée, le bénéficiaire.

Si la lettre de change est acceptée, le bénéficiaire dispose de trois options :

- Il peut attendre l'échéance, puis encaisser sa traite ;
- Il peut remettre la traite à sa banque, qui va l'escompter ;
- Il peut endosser la traite et la remettre à une tierce personne pour régler une dette.

Ce mode de paiement est régi par les dispositions des articles 389 à 464 du code du commerce Algérien.

c. Le billet à ordre :

Le billet à ordre est un effet de commerce par lequel un souscripteur (souvent importateur) s'engage à payer, à vue ou à une date déterminée, une somme à un bénéficiaire (l'exportateur). Il comporte les mêmes dispositions que la lettre de change concernant l'échéance, l'endossement, l'aval et le paiement. Un élément distingue cependant ces deux effets de commerce : alors que la lettre de change est émise sur l'initiative du vendeur bénéficiaire du paiement, le billet à ordre est émis sur l'initiative de l'acheteur qui promet le paiement.

Ce mode de paiement est régi par les dispositions des articles 145 à 471 du code de commerce Algérien.

d. Le virement bancaire :

Le virement bancaire est considéré comme un instrument de paiement rapide par lequel un importateur (donneur d'ordre) demande de sa banque de transférer une somme de son compte à celui de l'exportateur (bénéficiaire) et ce par la présentation à la banque des documents commerciaux tels que le contrat commercial, la facture ou autres. Cette opération consiste donc à débiter un compte pour en créditer un autre.

Il existe trois modes de virement bancaire : le virement postal, télex et SWIFT.

- 1- **Le virement postal :** ce virement se fait par mandant postal suite un ordre donné par l'importateur de transférer une somme au profit de l'exportateur en utilisant des formulaires imprimés auparavant. Ce type de transfert international a des inconvénients tels que la possibilité de falsifier les formulaires utilisés et le vol.
- 2- **Le virement par Téléx :** c'est le mode le plus utilisé par lequel l'exportateur perçoit ses sommes pendant une durée courte de ce fait il est caractérisé par la rapidité dans le transfert et la simplicité mais il a des inconvénients tels que les coûts élevés et la possibilité de la piraterie des informations relatives au transfert.
- 3- **Le virement par SWIFT :**

Le réseau SWIFT, est une abréviation de « Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication », utilisé par la majorité des banques. Il a été fondé en 1973 par 239 banques représentant 15 pays ; aujourd'hui, plus de 10139 institutions financières et entreprises réparties dans plus de 212 pays font confiance à ce réseau pour échanger des millions de messages standardisés quotidiennement. Cette société a pour objet de gérer un réseau international de télétransmission des messages entre les banques adhérentes dans le monde entier en toute confidentialité, intégrité, fiabilité, rapidité et sécurité.

Le SWIFT est un réseau de télétransmission électroniquement des ordres de paiement entre deux banques qui entretiennent de manière bilatérale des liens de correspondants.

A ce titre, la plupart des banques commerciales Algériennes ont adhéré à ce réseau international de paiement (la banque extérieure d'Algérie en 1986, BNA en 1997 et CPA, BADR et BDL en 1991).

2. Les moyens de paiement documentaires :

Il existe deux modes de paiement documentaires peuvent être utilisés dans les relations commerciales internationales à savoir le crédit et la remise documentaire.

a. Le crédit documentaire :

1. Définition du Crédit documentaire¹ :

Le crédit documentaire est une technique de financement mise en place par les banques en faveur des exportateurs pour obtenir le règlement de leurs opérations. Il tient une place prépondérante et est largement utilisé dans le monde entier.

Le CREDOC peut être défini comme étant un engagement émis par la banque de l'acheteur (banque émettrice) de payer une somme d'argent à une échéance convenue en faveur du vendeur (bénéficiaire) dûment avisé par une banque de son pays (banque notificatrice), contre la présentation de documents strictement conformes à l'ouverture de crédit.

Déroulement d'un crédit documentaire :

- a. L'acheteur demande à sa banque (banque émettrice) l'ouverture d'un crédit documentaire en faveur de vendeur (bénéficiaire), auprès de sa banque locale (Banque Notificatrice) sur la base des conditions contractuelles. Il doit joindre à sa demande le contrat commercial, ou d'un bon de commande ou d'une facture

¹ Moussa Lahlou, le crédit documentaire, ENAG/EDITIONS, page 19.

proforma pour permettre à sa banque d'effectuer les différents contrôles d'usage et accomplir les formalités de domiciliation de l'importation ;

- b. La banque de l'acheteur transmet cette ouverture de crédit à la banque de vendeur, banque notificatrice, en précisant toutes les conditions d'utilisation et de paiement : montant, date de validité, désignation de la marchandise, date limite d'expédition, condition de vente, de transport et d'assurance , documents exigés, délai de paiement, modalités de paiement (à vue ou a échéance), documents exigés pour le paiement;
- c. La banque notifie l'ouverture du crédit documentaire au vendeur qui doit vérifier que les conditions fixées sont conformes au contrat commercial conclu avec l'acheteur et il procède à la préparation et l'expédition de la marchandise à l'acheteur en respectant les clauses de contrat.
- d. Dès l'expédition de la marchandise, le vendeur doit remettre à sa banque tous les documents fixés dans l'ouverture de crédit documentaire en vue de les transmettre à la banque de l'acheteur tels que la facture originale, certificat d'origine, certificat de libre circulation EUR 1, connaissance...
- e. Après la réception et la vérification des documents envoyés par la banque de vendeur, la banque de l'acheteur remet les documents originaux à l'acheteur contre le paiement de la somme du crédit.
- f. La banque de l'acheteur procède au transfert de l'argent à la banque de vendeur et celle-ci aussi paie le vendeur.

2. Formes de crédit¹ :

Il existe trois formes de crédit documentaire :

a. Le crédit documentaire révocable :

C'est un crédit documentaire qui peut être annulé, révoqué ou amendé en tout temps par la banque émettrice, à la demande de l'acheteur et sans avis au

¹ Moussa LAHLOU, Op.cit, page 19.

vendeur. Il présente toutefois des risques inhérents à sa possibilité d'annulation alors que les marchandises sont en cours de livraison de ce fait le vendeur devrait éviter d'utiliser ce mode de paiement car, malgré l'engagement bancaire, ils ne lui procurent pas la garantie d'être payé. Il est important de souligner que les règles régissant cette catégorie de crédits ont été disparues avec les RUU 600 de l'année 2007.

b. Le crédit documentaire irrévocable:

Ce mode de crédit ne peut être annulé ni amendé sans l'accord de toutes les parties. Cette catégorie de crédits documentaires est donc sûre, puisqu'elle correspond à un engagement ferme de la banque émettrice. L'article 06 des RUU stipule qu'à moins d'indication contraire, un crédit est réputé irrévocable.

c. Le crédit documentaire irrévocable et confirmé :

Ce crédit documentaire implique non seulement l'engagement de la banque émettrice vis-à-vis le vendeur, mais aussi celui de la banque notificatrice. Comme cette confirmation couvre le risque politique, le vendeur a une garantie totale, pour autant qu'il remplisse ses obligations. C'est la catégorie de crédits documentaires qui offre la meilleure protection au vendeur.

La remise documentaire ¹:

1. Définition de la remise documentaire :

La remise documentaire est un moyen de paiement par lequel le vendeur (le donneur d'instruction) confie à sa banque (la banque remettante) les documents commerciaux et financiers pour leur transmission à l'acheteur à travers la banque de dernier (banque présentatrice) contre soit le paiement comptant soit l'acceptation ou l'engagement de payer par traite bancaire.

¹ Madeleine N, Op.cit. Page 231.

A l'inverse du crédit documentaire, la remise documentaire se déroule du côté du vendeur. Aussi la banque est uniquement mandataire donc elle n'a pas d'obligation de résultat.

2. Déroulement de la remise documentaire :

Le déroulement d'un paiement par remise documentaire comporte huit étapes :

1. Le vendeur (donneur d'instruction) et l'acheteur signent un contrat pour convenir que le mode de paiement est la remise documentaire ;
2. Le vendeur envoie la marchandise et réunit les documents exigés par l'acheteur ;
3. Le vendeur transmet les documents à sa banque (la banque remettante) avec l'ordre d'encaissement correspondant ;
4. La banque remettante vérifie l'ordre d'encaissement ainsi que le nombre et l'intitulé des documents reçus, et par la suite elle procède à leur transmission à la banque de l'acheteur (la banque présentatrice) en lui donnant l'instruction de ne délivrer les documents à l'acheteur que contre paiement ;
5. Contre paiement ou acceptation d'une traite, la banque présentatrice remet à l'importateur les documents, qui constituent en réalité le titre de propriété des marchandises.
6. L'acheteur prend possession de la marchandise ;
7. La banque présentatrice transmet le paiement à la banque remettante ;
8. La banque remettante transmet le paiement au vendeur après avoir déduit les frais d'encaissement, s'il y a lieu.

Paragraphe 02 : les modes de financement du commerce extérieur

Dans ce paragraphe nous tenterons de traiter d'une façon détaillée l'ensemble des modes de financement des transactions commerciales à l'international quelques soient leurs formes à court terme, moyen terme et à long terme.

Cette diversité constitue une facilitation importante pour l'opérateur car elle lui permet de choisir le mode le plus approprié et qui lui assure l'efficacité, la rapidité, la sécurité et la fiabilité.

1. Les crédits à court terme :

a. Les crédits de préfinancement :

Ce sont des crédits consentis par les banques au profit des exportateurs pour financer le processus de fabrication des produits destinés à l'exportation et dans un but de réduire les déficits de trésorerie liés au cycle d'exploitation. Il existe deux types de crédits de préfinancement : **spécialisé et à taux fixe.**

b. Le crédit de mobilisation de créance née à l'étranger :

Le CMCNE est un financement à court terme de créances effectuées dans le cadre d'une ligne de crédit accordée par une banque à une entreprise exportatrice. Cette ligne de crédit permet d'assurer le financement des créances nées à l'exportation. Le montant de ce crédit bancaire est fixé au moment de sa mise en place et dépend bien évidemment de la qualité des entreprises en présence.

c. Autres modalités de financement à court terme :

a. L'affacturage international:

L'affacturage est un mode de financement par lequel une entreprise cède ses créances qu'elle possède sur ses clients, à un organisme qui s'appelle généralement le Factor (société d'affacturage) souvent lui-même filiale d'un grand groupe bancaire , en contre partie cette entreprise récupère immédiatement la

trésorerie et par la suite le Factor se charge d'en assurer le recouvrement à l'échéance convenue.

Le factor perçoit une rémunération qui tient compte :

- La commission d'affacturage correspondant aux frais de gestion du factor ;
- La commission de financement correspondant à l'avance de trésorerie consentie. Cette commission est exprimée sous forme d'un taux appliqué au montant financé et sur la durée de financement.
- Une participation à un fond de garantie destiné à couvrir le risque de factures impayées.

b. Les avances en devises :

Il y a deux types d'avances en devise à l'import et à l'export :

- L'avance en devise à l'importation est un prêt accordé par une banque à l'importateur pour lui permettre de régler dans l'immédiat la facture d'un fournisseur étranger.
- L'avance en devise à l'exportation est un prêt accordé par une banque à l'exportateur pour lui permettre de disposer immédiatement d'une trésorerie correspondant la contre-valeur de la créance qu'il possède sur son client étranger, de ce fait, l'échéance du prêt devrait correspondre à l'échéance de règlement du client étranger.

2. Les crédits à moyen et à long terme

Généralement, ces types de crédit sont utilisés dans les grandes transactions commerciales internationales ou les montants et les coûts sont élevés ce qui nécessite un financement particulier dont le délai dépasse les 18 mois.

A ce titre, l'exportation de biens d'équipement, usine clé à main, réalisation des grands projets des travaux publics (autoroute) exigent l'obtention de crédits à moyen et à long terme pour garder et maintenir la liquidité suffisante en vue de leur financement.

Dans ce cadre, nous tenterons d'étudier les différents crédits concernés à savoir: le crédit acheteur, le crédit fournisseur et le crédit bail.

a. Le Crédit acheteur :

C'est un crédit accordé par une banque ou un groupe de banques à l'importateur pour le paiement immédiat du fournisseur étranger afin d'acquérir des équipements d'investissement dans le cadre d'un contrat d'achat international, sa durée allant de 02 à 05 ans.

Mécanisme de fonctionnement :

Ouverture de crédit : Le crédit acheteur repose sur l'existence de deux contrats différents :

- Le contrat d'achat international : est un contrat liant l'importateur et le fournisseur étranger dans lequel les deux parties précisent les obligations de chacun (caractéristiques de la marchandise, l'emballage, chargement et expédition, les modalités de paiement.....). Ce contrat, aussi, définit les conditions de l'utilisation de crédit acheteur notamment la présentation des documents justifiant la réalisation de l'opération d'exportation.
- Le contrat de crédit est singé entre la banque et l'importateur. La banque s'engage à payer le fournisseur étranger (en générale 85% du contrat) tandis que l'importateur doit rembourser les sommes réglées au fournisseur étranger suivant les conditions fixées dans le contrat de crédit (période de remboursement, taux, durée, garanties...)

Exécution du contrat : A ce titre, la banque paie le fournisseur étranger directement par le biais de sa banque, et ce, après la vérification de l'authenticité des documents présentés. Ce paiement s'effectue une seule fois lorsqu'il s'agit d'une importation unique et échelonné en cas de multiples importations des équipements notamment ceux destinés à la réalisation des grands projets dont les délais d'exécution dépassent les 18 mois.

b. Le crédit fournisseur :

Le crédit fournisseur est un mode de financement utilisé en commerce international par lequel une banque accorde un crédit à l'exportateur qui a déjà donné un délai de paiement à son client étranger en escomptant la traite qu'il détient sur l'acheteur étranger au moment de la livraison, et ce, pour dégager la trésorerie.

Dans ce mode de financement, l'exportateur assume le risque de fabrication et le risque de crédit.

c. Le crédit bail :¹

Le crédit bail est un mode de financement à long terme connu sous le nom de leasing par lequel une société (crédit preneur) peut acquérir ou utiliser des équipements loués dans le cadre d'un contrat de location conclu avec une banque et établissement financier ou une société de crédit bail légalement habilitée en cette qualité (crédit bailleur), en contre partie le crédit bailleur perçoit le montant de loyers qui comprend le prix d'achat du bien loué réparti en échéances, les charges d'exploitation liés au bien objet du contrat et une marge correspondant aux profits ou intérêts rémunérant le risque de crédit.

Il existe deux types de crédit bail :

- Crédit bail international : le contrat est signé entre un opérateur économique résidant sur le territoire Algérien et une société de crédit bail, banque ou un établissement financier ayant la qualité de non résident ou l'inverse;
- Crédit bail national : lorsque l'opération met en présence une société de crédit bail, une banque ou un établissement financier, tous deux résidents en Algérie.²

Le fonctionnement du crédit-bail international :

La conclusion d'un contrat de crédit bail international nécessite l'intervention de trois parties :

¹ La procédure à suivre pour l'importation de matériel dans ce cadre sera traitée ultérieurement sous le régime de l'admission temporaire (facilitation douanière)

² Art 05/01 Ordonnance n°96/09 du 10 janvier 1996 relative au crédit-bail.

- Le preneur ou l'utilisateur final (importateur) ;
- Le fournisseur étranger (exportateur) ;
- La société de crédit-bail (crédit bailleur).

Dans une opération de crédit-bail international, le fournisseur (exportateur) étranger ne vend pas directement l'équipement à l'utilisateur final mais le vend à une société financière (crédit bailleur) qui se charge de le louer au preneur.

Ce mode de financement comporte de nombreux avantages :

- Crédit preneur a la possibilité de financer l'acquisition de l'équipement à 100% toutes les charges incluses ce qui lui permet de procurer l'équipement sans mise de fond initial, contrairement au crédit bancaire qui nécessite un apport initial ne permettant pas aux entreprises qui ne disposent pas de fonds propres ou de garanties d'accéder au crédit bancaire. Aussi, le crédit bail permet de préserver la trésorerie de crédit preneur qui conserve ses fonds pour les affecter au financement d'autres besoins liés au fonctionnement de ses activités.
- Le fournisseur étranger dans un contrat crédit bail n'a pas de souci du risque d'impayé ou du risque de change car cette opération équivaut à une vente au comptant.

Paragraphe 03 : les difficultés rencontrant les facilitations bancaires.

La majorité des rapports d'évaluation de l'économie Algérienne établis par les organisations économiques internationales confirment le dysfonctionnement du système bancaire ce qui paralyse le bon fonctionnement des facilitations bancaires accordées notamment en ce qui concerne le volet commerce extérieur qui nécessite la rapidité et l'efficience dans l'exécution de transfert de devise relatif aux transactions commerciales internationales.

A ce titre, nous allons essayer de recenser toutes les difficultés et obstacles qui entravent les facilitations bancaires :

- L'utilisation du chèque dans les transactions commerciales est minime par rapport au paiement en espèce, de ce fait, la majorité des agents économiques préfèrent le paiement en espèce car l'opération de recouvrement de chèque prend plusieurs jours et cette durée augmente lorsqu'il s'agit d'un transfert international. A ce titre le rapport d'examen de la politique d'investissement en Algérie établi par la banque mondiale en décembre 2002 a précisé que parmi les difficultés qui rencontrent l'opérateur économique en commerce extérieur, le grand retard dans le transfert des devises de et vers l'Algérie à cause de l'opération de la compensation qui s'effectue une fois par semaine en ce qui concerne la devise ainsi que la non efficacité des banques commerciales dans le traitement des demandes de transfert. Aussi, le même rapport ajoute que l'utilisation de SWIFT reste couteuse et limitée par les banques commerciales.
- Le transfert de devise de et vers l'Algérie est une procédure complexe qui nécessite la présentation de plusieurs documents aux banques commerciales. Aussi, le délai d'étude des demandes de transfert des capitaux par la banque d'Algérie dépasse les deux mois ce qui constitue un vrai obstacle face à l'expansion des transactions commerciales internationales.
- Le législateur Algérien, par la loi des finances complémentaires portant l'année 2009 dans son article 50, a exigé l'utilisation de crédit documentaire irrévocable et confirmé pour le paiement de toutes les opérations d'importation des marchandises destinées à la revente en l'état quelques soient leurs natures. Cette procédure a limité la liberté de choisir le mode de paiement adéquat par les opérateurs économiques ainsi que les coûts bancaires élevés de son utilisation ce qui non seulement augmente le prix de revient de la marchandise importée mais aussi les retards enregistrés pour l'expédition des documents par canal bancaire. La plupart des marchandises importées dans ce cadre arrivent aux ports Algériens avant les documents y afférents.

- « A la fin de l'année 2012, le secteur bancaire algérien se comporte 29 banques et établissements financiers avec un réseau de 1392 agences concentrées notamment dans les grandes villes du nord du pays soit une agence pour 25400 habitants »¹ ce qui constitue un taux de couverture insuffisant par rapport à celui qui existe dans les pays voisins. A ce titre en Tunisie il y a plus de 50 banques avec un réseau de 2000 agences. Même les banques qui sont agréées par la Banque d'Algérie ne peuvent traiter les opérations de commerce extérieur si ne remplissent pas les deux conditions suivantes :

- « La banque elle-même doit avoir reçu une autorisation globale délivrée par la Banque d'Algérie ;
- Chaque agence doit également être habilitée individuellement par la Banque d'Algérie à traiter ces opérations »².

- La procédure de la domiciliation bancaire est compliquée car nécessite l'ouverture d'un dossier avec la présentation de l'ensemble des documents relatifs à l'opération commerciale. Le visa de domiciliation permet :

- D'engager la procédure de dédouanement des marchandises ;
- D'avaliser les effets acceptés ou souscrits par l'importateur résident ;
- D'exécuter les paiements en dinars et transférer en devises.

Sous-section 3 : les facilitations des garanties d'assurance contre les risques en commerce international

En sus des facilitations accordées par les banques en matière la diversité des moyens de paiement et de financement mis à la disposition des opérateurs économiques, l'Etat encourage les opérations du commerce extérieur notamment celles relatives à l'exportation des marchandises hors hydrocarbures par l'accompagnement des sociétés exportatrices en mettant à leur service des garanties

¹ Le rapport annuel de la banque d'Algérie 2012, page 81.

² Guide des banques et des établissements financiers en Algérie, Edition 2012, page 56.

d'assurance contre les risques qui peuvent empêcher la réussite de l'opération de l'exportation.

A cet effet, nous essayerons dans cette sous-section de traiter l'assurance contre les risques liés au transport des marchandises à l'international, la couverture du risque de non paiement et l'expérience algérienne en la matière à travers de la Compagnie Algérienne d'Assurance et de Garantie des Exportations.

Paragraphe 01 : l'assurance des risques liés au transport des marchandises

L'assurance des marchandises (sur facultés) contre les risques de perte ou de dégâts durant le transport couvre uniquement la marchandise et non pas le moyen de transport.

La police d'assurance est un acte remis au souscripteur par la société d'assurance et qui établit les conditions du contrat d'assurance. De ce fait, il est important de distinguer entre trois types de polices d'assurances :

1. **La police au voyage** : c'est un contrat d'assurance qui couvre qu'un seul voyage des marchandises contre des risques bien définis pour un itinéraire précisé ;
2. **La police à alimenter** : c'est un contrat d'assurance qui couvre plusieurs expéditions d'une marchandise de la même nature, utilisé pour les transactions commerciales relatives au contrat de fournitures...
3. **La police d'abonnement** : c'est un contrat conclu à l'avance pour une période donnée généralement une année, qui couvre toutes les expéditions des marchandises quelque soit sa nature effectuées par le souscripteur durant cette période.

Aussi, il existe une autre classification de l'assurance transport des marchandises à l'international qui prend en considération le mode de transport utilisé :

1. **L'assurance en transport maritime** : avant d'étudier les différents modes de police dans ce domaine, il est nécessaire de voir les deux notions suivantes:
 - a. **Les avaries communes** : « il y a acte d'avarie commune quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune »¹. Cette définition a été presque prise en intégralité dans l'article 300 du code maritime algérien qui stipule « est considéré comme avarie commune tout sacrifice ou toute dépense extraordinaire qui a été fait volontairement et raisonnablement par le capitaine ou une autre personne à sa place pour sauver le navire, les marchandises à son bord et le frêt du danger commun ».
 - b. **Les avaries particulières** : ce sont celles qui affectent en particulier la marchandise d'un des clients. « C'est le cas lorsqu'une marchandise est cassée ou souillée par des produits voisins, ou rayée en cours de transport. Cet aléa appelé avarie particulière »², et ce, conformément aux dispositions de l'article 304 du code maritime Algérien.

Dans ce cadre, tous les opérateurs en Algérie exerçant une activité import/export par voie maritime peuvent choisir n'importe quelle société d'assurance établie sur le territoire national et bénéficier l'une des garanties suivantes :

- a. **La garantie tous risques** : cette catégorie de garantie couvre tous les risques maritimes éventuels durant le voyage, soit la perte totale, l'avarie commune et l'avarie particulière. Mais on ne doit pas s'illusionner, malgré son nom, cette garantie n'offre pas une protection contre tous les risques certains entre eux sont exclus. A titre d'exemple, elle ne couvre pas les dommages découlant d'un retard dans l'arrivée des marchandises, les risques de guerre ou

¹ Définition donnée par la règle A des règles d'York et d'Anvers.

² Denis Chevalier, Transporter à l'international, page 95.

de soulèvement. Ces risques particuliers doivent être expressément mentionnés dans la police d'assurance pour être couverts.

b. La garantie franche d'avaries particulières FAP : Cette garantie couvre uniquement les avaries communes. Elle ne couvre pas donc les avaries particulières.

c. La garantie franche d'avaries particulières sauf : cette catégorie de garantie couvre uniquement les avaries communes et particulières mentionnés dans la police d'assurance. Elle est plus complète que la garantie FAP.

2. L'assurance en transport terrestre et aérien : il existe deux types de garanties d'assurance pour transport terrestre et aérien :

a. Garantie tous risques : cette garantie couvre les risques et les dégâts matériels dans le poids et la quantité ainsi que le vol et la perte des marchandises. Cependant, la soustraction des marchandises qui se trouvent dans des conteneurs et colis, ne peut faire l'objet de couverture qu'après la confirmation que cette opération a été effectuée pendant le transport.

b. La garantie des accidents caractérisés : cette garantie couvre toutes les pertes matérielles se rapportant au poids et quantités d'une marchandise à cause d'un accident pendant le transport aérien ou terrestre.

Paragraphe 02 : la couverture des risques de non paiement

Dans ce paragraphe, nous tenterons de voir les différents risques de non-paiement et l'évaluation du risque pays en Algérie.

1. Les risques de non-paiement :

a. Les risques commerciaux : ce sont des risques liés à la situation financière difficile de l'une des parties (vendeur et acheteur) de la transaction commerciale internationale. On cite à titre d'exemple : l'insolvabilité de l'acheteur étranger ; le non-paiement qu'il soit

volontaire ou non ; le refus de l'acheteur de prendre la marchandise expédiée ; la résiliation unilatérale du contrat ; la dissolution de la société de l'acheteur ; le retard dans l'expédition de la marchandise par le vendeur ce qui engendre par exemple l'expiration d'une autorisation préalable à l'importation....

- b. Les risques politiques : ce sont des risques liés aux changements politiques dans un pays. Ils englobent notamment l'état de guerre, les coups d'état ; l'annulation de licences d'importation et d'exportation par les autorités ; les problèmes de transfert de fonds ; les changements dans l'orientation politique économique ; l'agitation sociale ou ouvrière ; les risques liés aux catastrophes naturelles ; la coupure des relations économiques entre le pays d'acheteur et celui du vendeur ; la mise en place des nouvelles quotités de droits et taxes par les autorités du pays de l'acheteur....
- c. Les risques économiques : ce sont des risques liés à la situation économique des pays par exemple : les fluctuations du taux de change ; le niveau de l'inflation et les réserves en devises ; le PIB

2. L'évaluation du risque pays (cas Algérie) :

Dans ce cadre, nous allons essayer d'étudier l'évaluation du risque pays cas d'Algérie en se basant sur quelques indicateurs économiques repris dans le tableau n° 01 ci-après et l'évaluation faite par la Compagnie Française d'Assurance pour le Commerce Extérieur (COFACE).

Tableau n° 01: Indicateurs Economiques

Indicateurs Economiques	Les années							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Taux de croissance réel du PIB (%)	5.1	2.0	3.0	2.4	2.4	3.4	2.4	2.6
Inflation (%)	1.6	2.5	3.5	4.5	3.9	3.91	4.52	8.89
Exportations (M. \$)	48.84	57.32	60.6	78.6	45.2	57.1	73.64	73.981
Importations (M. \$)	24.64	25.46	26.4	38.0	37.4	38.9	46.45	46.801
Balance commerciale (M.\$)	24.2	31.86	34.2	40.6	7.8	18.2	27.2	26.0
la dette extérieure /PIB (%)	16.7	4.8	4.2	3.8	2.7	2.7	2.6	1.74
Réserves de change (M.\$)	56	77.78	110	138.35	147.2	157	182.22	205.2
Taux de chômage (%)	15.30	12.30	13.80	11.30	11.80	10.00	10.00	09.00

Source : Ministère des finances, Banque d' Algérie, COFACE, FMI.

Les conclusions prises de la lecture et l'analyse du tableau ci-dessus sont :

- Le taux de croissance du PIB a connu une diminution durant les années 2006,2008 et 2009 et ce dû de la baisse des prix du pétrole ;
- la position financière extérieure est solide : diminution remarquable des dettes extérieures de l'Algérie et l'augmentation progressive des réserves de change ;
- le solde de la balance commerciale durant toutes les années est excédentaire, il a connu une augmentation progressive et stable (98% d'exportation des hydrocarbures) ;
- la croissance progressive des importations durant les 04 premières années et un ralentissement a été enregistré en 2009 car les autorités publiques ont introduit des restrictions par la loi des finances complémentaire portant l'année 2009 (interdiction de l'importation des marchandises usagées quelques soient leurs natures, l'obligation de l'utilisation du CREDOC pour toute importation des marchandises destinées à la revente en l'état).

De ce qui précède et selon l'évaluation établie par la COFACE année 2012, le risque de non paiement en Algérie a été classé dans la catégorie A04 parce que

l'économie algérienne est liée directement et étroitement par le secteur des hydrocarbures et plus particulièrement par le prix du baril de pétrole. A ce titre, toute diminution du prix du pétrole a un effet négatif sur les ressources du pays en devises accompagné d'une augmentation des dépenses ce qui rend les réserves de change plus vulnérables, c'est-à-dire le risque de non paiement augmente en Algérie.

Aussi, l'économie Algérienne est caractérisée par un secteur privé faible qui ne peut pas concurrencer ou pénétrer les marchés internationaux pour commercialiser ses produits, donc on est devant une économie avec source unique de devise (hydrocarbures) ce qui augmente le risque de non paiement en Algérie.

Paragraphe 03 : la Compagnie Algérienne d'Assurance et de Garantie des Exportations.

La nécessité d'une vision stratégique destinée à promouvoir les exportations hors hydrocarbures a été souvent mise en exergue par les autorités publiques, et ce depuis la crise des années 80. Une crise qui a montré la vulnérabilité de l'économie algérienne, basée sur les hydrocarbures, comme seule ressource en devise forte, contribuant à plus de 98% des recettes des exportations.

A ce titre l'Algérie durant les années 90 a lancé un grand processus de réformes économiques notamment l'ouverture de son économie sur le marché international et d'instaurer une politique de diversification de produits destinés à l'exportation avec un prix, qualité et quantité de concurrence ainsi que la création d'une société qui accompagne les exportateurs en matière de couverture des risques éventuels à l'occasion d'une exportation (la CAGEX).

La CAGEX est une société étatique par actions créée par l'ordonnance 96/06 du 10/01/1996, dotée d'un capital social de 450 millions de dinars, répartis à parts égales 10% entre les actionnaires suivants :

Banques	Compagnies d'Assurance
BADR (Banque de l'Agriculture et du Développement Rural)	CAAR (Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance)
BEA (Banque Extérieur d'Algérie)	CAAT (Compagnie Algérienne des Assurances)
BDL (Banque de Développement Local)	CCR (Compagnie Centrale de Réassurance)
BNA (Banque Nationale d'Algérie)	CNMA (Caisse Nationale de Mutualité Agricole)
CPA (Crédit Populaire d'Algérie)	SAA (Société Nationale d'Assurance)

Cette société d'assurance peut couvrir les risques à l'exportation et qui se repartissent en 04 catégories et ce conformément aux dispositions de l'article 04 de l'ordonnance 96/06 du 10/01/1996, relative à l'assurance crédit à l'exportation :

1. **Les risques commerciaux** : concernent notamment : Insolvabilité de droit de l'acheteur, Insolvabilité de fait de l'acheteur, Carence du débiteur;
2. **Les risques politiques** : La CAGEX couvre les risques politiques « résultant des causes suivantes : guerre civile ou étrangère, révolution, émeutes ou d'autres faits analogues survenus dans le pays de résidence de l'acheteur ; moratoire édicté par les autorités du pays de résidence de l'acheteur ; caractère d'administration publique ou de société chargée d'un service public de l'acheteur et fait que l'opération d'exportation donne naissance à une obligation contractée par une administration publique ou une société chargée d'un service public »¹;
3. **Le risque de non transfert** : « est réalisé lorsque les événements politiques, des difficultés économiques ou la législation du pays de résidence de

¹ Art 06 de l'ordonnance 96/06 du 10/01/1996 relative à l'assurance crédit à l'exportation.

l'acheteur empêchent ou reportent le transfert des fonds versés par ce dernier »¹ ;

4. **Les risques de catastrophes naturelles** : Ce risque est lié à la survenance dans le pays de résidence de l'acheteur d'un cataclysme naturel tel que le tremblement de terre, l'inondation, le raz de marré, le cyclone ou l'éruption volcanique susceptible d'affecter directement l'activité et la solvabilité de l'acheteur et de l'empêcher de s'acquitter de sa dette.

Pour couvrir ces risques la Compagnie Algérienne d'Assurance et de Garantie des Exportations a mis à la disposition des opérateurs exportateurs hors hydrocarbures plusieurs modes de police d'assurance :

1. **La police d'assurance globale** : ce mode de police est réservé aux entreprises qui exportent les produits consommables, équipements légers et la prestation de services à condition que la durée de crédit ne soit pas dépassé 180 jours, de ce fait les entreprises exportatrices avec l'utilisation de cette assurance peuvent garantir toutes leurs opérations d'exportation à l'exception celles qui ont fait l'objet d'un paiement à l'avance ou dont le moyen de paiement est le crédit documentaire irrévocable et confirmé. Cette police couvre le risque politique à 90% et le risque commercial à 80%. Aussi, elle est annuelle et renouvelable tacitement ;
2. **La police d'assurance individuelle** : ce mode de garantie est réservé à couvrir individuellement les contrats de biens et services, des marchés de travaux ou d'études contre les risques de crédit ainsi que ceux liés à l'interruption de marché ou de fabrication ;
3. **La Police crédit acheteur** : c'est une garantie mise à la disposition des banques pour couvrir les risques liés au crédit acheteur accordé aux exportateurs.
4. **La police prospection foires et expositions** : cette police est réservée pour couvrir les risques résultant de la participation des entreprises établies sur le

¹ Art 07 de l'ordonnance sus-citée.

territoire national aux manifestations, foires et expositions organisées à l'étranger et à la recherche des marchés internationaux. Elle couvre jusqu'à 70% des frais engagés ;

5. **La police d'assurance inter entreprises** : réservée pour couvrir les risques de non paiement, à l'échéance, des montants dus au titre des transactions commerciales inter entreprises en Algérie¹.

Evaluation de l'activité de la CAGEX :

Selon le bilan annoncé par le PDG de la CAGEX à l'occasion de la cérémonie d'inauguration de la foire de la production algérienne et du salon national d'exportation, organisés du 18 au 21 octobre 2012, la CAGEX, en termes de chiffre garanti à l'exportation, a enregistré un montant global des obligations assurées de 12 milliards de DA ce qui a engendré une prime d'assurance qui tourne autour de 67 millions de DA avec une augmentation de 10% par rapport 2011.

Malgré l'augmentation des opérations réalisées par la CAGEX, son intervention reste limitée uniquement sur les opérations d'exportation hors hydrocarbures, donc son participation au secteur d'assurance est insignifiant et ce dû aux exportations hors hydrocarbures qui représentent 2% des exportations globales de l'Algérie.

Le cadre réglementaire régissant l'assurance crédit à l'exportation a exclu les risques de change ce qui constitue aussi un obstacle face le développement de l'activité de la CAGEX et un frein pour la promotion des exportations hors hydrocarbures.

Section 02 : facilitations liées aux opérations logistiques du commerce extérieur

Les facilitations liées aux procédures bancaires et d'assurance ne suffisent pas pour effectuer les transactions commerciales internationales mais leur accomplissement nécessite, aussi, d'assurer un service de transport des

¹ Voir le site : www.cagex.dz

marchandises efficace avec des infrastructures logistiques adéquates pour rendre les marchandises importées ou exportées à leurs destinataires en temps opportun avec des coûts réduits.

A ce titre, nous allons tenter dans la présente section d'étudier les facilitations liées aux différents modes de transport ainsi que celles relatives au secteur portuaire en Algérie.

Sous-section 01 : facilitations liées au transport des marchandises.

Paragraphe 01 : les facilitations liées au transport terrestre.

Malgré que le volume des marchandises importées par voie terrestre ne représente que 04%. Le transport terrestre joue un rôle très important en matière le développement des transactions commerciales et les facilitations accordées dans ce cadre. Il est considéré comme un facteur complémentaire du transport maritime. L'importation ou l'exportation, de toutes marchandises quelques soient leurs natures par voie maritime, nécessite l'intervention du transport terrestre en vue de leur acheminement vers les ports ou les magasins d'entrepôts.

A cet effet, nous tenterons par la suite d'étudier la participation du secteur de transport routier de marchandises et ses infrastructures dans la facilitation de la chaîne logistique ainsi que le rôle du transport ferroviaire en la matière.

1. Le transport routier :

a. La politique des réformes du secteur engagée par les autorités :

i. La libéralisation du marché de transport routier :

L'Algérie a donné une importance spéciale au secteur de transport routier depuis l'indépendance en raison de l'étendue considérable de son territoire (superficie : 2.381.741 km²). De ce fait, elle a mis en place un dispositif législatif qui donne à l'état le monopole sur l'activité de transport routier de marchandises, et ce, dans le cadre des principes de l'économie dirigée choisie par les autorités politiques algérienne à l'époque.

Le monopole de l'état a été concrétisé par la création en 1967 de la société nationale de transport routier, considérée comme le principal opérateur du transport de marchandises à côté des entreprises locales de transport public qui interviennent dans les limites de wilayas. Cette société était dotée d'une flotte de véhicules routiers diversifiés pour assurer le transport de marchandises destinées au fonctionnement de l'économie nationale ainsi que celles à destination des pays africains et du Maghreb.

En 1988, avec les réformes économiques engagées par l'Algérie, le transport routier de marchandises a été libéralisé par la loi n° 88/17 du 19/05/1988 et confirmé par la loi 01/03 du 07/08/2001. Cette ouverture du marché de transport routier devant la concurrence des privés a permis d'augmenter le nombre d'entités économiques activant dans transport routier pour satisfaire la demande dans ce marché par 283% entre 1999 et 2011¹(les sociétés créées pour la période 1990/1999 est 15.985 et pour la période 2000/2011 est de 61.230) , 12.77 % en ce qui concerne le nombre global de véhicules routiers de transport de marchandises et 18.13% concernant la cargaison transportée pour la période allant de 2007 à 2009²

En 2002, la société nationale de transport routier est devenue un group, restructurée en fonction des réformes de libéralisation. Elle a été transformée à une société par actions avec un capital de 02 milliards de DA et un parc contient près de 2400 véhicules lourds. Actuellement SNTR GROUP compte quatre filiales étalées sur le territoire national : AGFAL, chargée de la gestion du fret, LOGITRANS, pour le transport et la logistique, Maintenance Plus, chargée de la maintenance des moyens de transport p/c du group et les tiers, et Sasps, qui s'occupe de la surveillance et de la prestation de services p/c du group et les tiers.

Aussi, SNTR GROUP -dans le cadre du programme d'extension de ses activités- envisage de créer durant l'année 2013 trois autres filiales, la première chargée des systèmes d'information, la deuxième est une filiale école de formation chargée de

¹ Ministère de transport, annuaire statistique du secteur, année 2004, juin 2005, page13.

² ONS. Résultats définitifs du premier recensement économique2011. Alger, juillet 2012 n°40. page 49.

formation des chauffeurs poids lourds et semi-remorque, mécaniciens, logisticiens, gestionnaires des entrepôts sous douane, gestionnaires de plateformes logistiques et autres, la troisième chargée de mettre œuvre une véritable politique de logistique dans la plénitude de son sens supply chain, c'est-à-dire la maîtrise des flux de marchandises (transport, manutention, stockage conditionnement, livraison...).

ii. L'extension du réseau routier :

L'Algérie durant les 10 dernières années a consacré des sommes colossales pour construire des infrastructures routières dans le cadre du programme de relance économique. En 2004, la longueur du réseau routier national était 108.302 km de routes dont 27000 km routes nationales. Actuellement, le réseau routier algérien l'un des plus denses du continent africain, sa longueur est estimée à 112.696 km de routes dont 29280 km routes nationales¹, ce qui constitue une extension qui représente 04%.

Aussi, le réseau routier a été renforcé en 2010 par l'entrée en service de l'autoroute Est-Ouest qui totalise 1.216 km ainsi que le lancement prochain des travaux de réalisation de l'autoroute des hauts plateaux 1020 km. De plus, la route transsaharienne (nord-sud) qui traverse six pays (Algérie, Mali, Niger, Tchad et Tunisie).

Ce grand réseau routier participe d'une façon substantielle à la facilitation des flux de marchandises et à l'expansion des opérations commerciales à travers la réduction des coûts et des délais de livraison. Les flux à l'intérieur du pays en ce qui concerne les marchandises destinées au fonctionnement des entreprises productrices ou celles destinées à l'exportation vers les pays voisins (Tunisie et les pays subsahariens)

2. Le transport par voie ferroviaire

Le transport par voie ferroviaire joue un rôle primordial dans le développement économique à travers un rôle complémentaire par rapport aux

¹ Voir le site :www.andi.dz.

autres modes de transport (maritime et aérien). Il est caractérisé par la rapidité, la sécurité, la garantie, la ponctualité et l'économie des énergies. Aussi, il est considéré comme le meilleur mode pour transporter les marchandises dangereuses et les produits miniers vers les ports et les zones industrielles.

En Algérie, le secteur ferroviaire est géré et exploité par la Société Nationale des Transports Ferroviaires SNTF, comme un service public imposant l'intervention de l'Etat. L'organisation de l'activité de transport ferroviaire a été définie par une convention entre l'Etat et SNTF approuvée par décret du 28 juin 1988 et par le Cahier des Clauses Générales fixant les charges et sujétions de service public de la SNTF approuvé par arrêté du Ministre des Transports en date du 22 décembre 1990. Cette société est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC).

La SNTF intervient sur 02 segments du marché des transports de marchandises à savoir :

- Les transports minéraliers lourds effectués sur la ligne Annaba-Tébessa-Djébel Onk, ces transports concernent le minerai de fer et le phosphate ; le chemin de fer y jouit d'un monopole naturel ;
- Le transport des marchandises générales sur l'ensemble du réseau, activité commerciale sur laquelle le chemin de fer subit une concurrence très importante des transporteurs routiers.

Pour ce faire, la SNTF dispose d'un réseau ferroviaire d'une longueur de 4573 dont 3854 km exploité km¹ et elle a mis à la disposition de ses clients des services adaptés et du matériel approprié pour chaque opération de transport ce qui constitue des véritables facilitations accordées aux opérateurs économiques :

- **Le train divers** : c'est un train multi-produits formé de tous types de wagons et pouvant transporter diverses marchandises ;

¹ Statistiques publiées par la SNTF (site :www.sntf.dz)

- **Le train bloc** : c'est un train mono-produit qui permet : une utilisation optimale du matériel mis à la disposition des opérateurs; une réduction sensible des délais d'acheminement des marchandises et un bénéfice d'une ristourne sur les tarifs ;
- **L'accès aux ports** : le réseau de la SNTF est relié par tous les ports du commerce de l'Algérie ce qui permet de transporter toutes les marchandises en provenance ou à destination de l'étranger ;
- **L'embranchement particulier** : ce sont des prolongements de la voie ferrée dans les entreprises (usine, atelier et dépôt) à partir de la gare la plus proche, ce qui assure la simplification des opérations de transport en vue de minimiser des le temps et les coûts ;
- **Différents types de wagons offerts** : la SNTF a mis à la disposition des opérateurs de différents types de Wagons (11510 wagons) appropriés pour le transport des marchandises quelques soient leur nature (wagons plats, céréaliers, sucriers, cimentiers, phosphatiers...).

En termes des chiffres réalisés par la SNTF en matière de transport de marchandises, la SNTF a transporté 5.252.000 tonnes durant l'année 2009 et 6.901.000 en 2008, avec une diminution de 31.4%¹.

3. L'évaluation des capacités du transport terrestre en Algérie :

a. La suspension de l'utilisation du TIR :

L'Algérie a adhéré à la convention internationale du transit international routier dite convention du TIR en Aout 1989, mais suite aux abus enregistrés dû à l'utilisation de ce régime, les pouvoirs publics ont décidé de suspendre ce régime.

Le régime du transit international routier permet aux entreprises de transporter les marchandises en transitant le territoire douanier national vers les pays voisins en suspension de droits et taxes. Cependant ce régime a été suspendu

¹ ONS, Op.cit, page 40.

suite à la constatation de la commercialisation des produits en transit sur le marché national sans dédouanement (sans paiement de droits et taxes).

La suspension de l'utilisation de ce régime constitue un vrai obstacle contre le développement et l'expansion des transactions commerciales entre notamment les pays du Maghreb.

b. L'évaluation du transport par voie terrestre:

La libéralisation du marché de transport routier de marchandises - avec l'absence du rôle de l'Etat de contrôle et de régulation – a des conséquences négatives sur les facilitations accordées dans ce cadre notamment :

- Manque de la corrélation entre la croissance de l'économie nationale et l'augmentation de nombre global des transporteurs routiers et par voie de conséquence le parc automobile national avec le réseau routier disponible ;
- Un marché non contrôlé par l'Etat, ce qui a créé l'anarchie et ambiguïté dans la tarification appliquée ;
- Manque le professionnalisme chez les transporteurs qui ne maîtrisent pas la réglementation des procédures d'une manière générale ;
- Manque de la coopération et la coordination entre les départements administratifs concernés (transport, travaux publics, wilayas et communes...) ;
- Manque un système d'information et de communication chez tous les transporteurs à l'exception de GROUP SNTR qui envisage la création en 2013 une filiale chargée de ce domaine ;
- La densité du réseau routier est globalement satisfaisante par rapport aux pays du Maghreb ainsi que l'Egypte et la Turquie (voir le tableau n°02 ci-après) mais ce réseau nécessite une remise à niveau, seulement 40% des routes revêtues du réseau est en bon état, tandis que 35% est en moyen état et 26% en mauvais

état¹. Cette situation impose des coûts élevés à l'économie algérienne, notamment par le biais des coûts d'exploitations des véhicules et de l'insécurité routière ;

- Les transporteurs étrangers rencontrent des difficultés pour l'obtention de l'autorisation de circuler auprès le ministère de transport en ce qui concerne des moyens de transport dont le poids total en charge supérieur à 06 tonnes. La délivrance de cette autorisation peut durer plusieurs mois.
- Selon le rapport établi par la Banque Mondiale en 2007, la configuration générale du réseau actuel est satisfaisante mais sa modernisation est nécessaire notamment en ce qui concerne le réseau de télécommunication, les installations de signalisation, et l'état de la voie ferrés sur certains tronçons.
- L'activité de la SNTF est concentrée dans la région est du pays notamment pour le transport des minéraliers qui représente 78% de la cargaison globale de marchandises transportées. Ce qui nécessite à la société l'extension de son champ d'intervention pour les autres marchandises par l'instauration d'une tarification par laquelle peut concurrencer les transporteurs routiers privés ;
- Les ports secs ne sont pas reliés par le réseau ferroviaire;

¹ Banque mondiale, une revue des dépenses publiques à la recherche d'un investissement public de qualité, septembre 2007, page 33.

Tableau n° 02 : Etat du réseau routier en Algérie et comparaison régionale¹

Indicateur	Algérie	Tunisie	Maroc	Egypte	Turquie
Densité Routière (km/1000hab)	3,3	1,9	1,9	0,9	0,9
Routes revêtues (%du réseau)	72%	66%	56%	-	93%
Route en bon/moyen (du réseau)	39%/35%	-	47%/18%	52%/20%	33%/19%

Source : Banque mondiale, une revue des dépenses publiques à la recherche d'un investissement public de qualité, septembre 2007, page 33.

Paragraphe 02 : les facilitations liées au transport aérien.

Au fil du temps, le transport aérien des marchandises a connu un développement rapide en profitant largement de l'évolution technique des avions. L'apparition des gros porteurs en 1970, a entraîné une véritable révolution du fret aérien, grâce à l'accroissement des capacités et de la vitesse.

Le fret aérien selon la définition de l'OACI, désigne les marchandises transportées contre rémunération à l'exception de la poste (ce qui est soumis au monopole en fonction des dispositions de l'Union Postale Universelle). Pour l'IATA, le fret désigne tous les biens à l'exception des bagages (donc y compris la poste).

Avec la multiplication de nombre des gros porteurs et de leur version tout cargo, et le développement du fret express qui désigne que l'entreprise (souvent appelé « intégrateur ») assure toutes les prestations du transport porte à porte dans un délai restreint, le fret aérien assure le transport environ de 02% à 03% du tonnage mondiale de trafic international, mais entre 30% à 40% en valeur.

¹ Banque mondiale, une revue des dépenses publiques à la recherche d'un investissement public de qualité, septembre 2007, page 33.

A cet effet, le fret aérien joue un rôle très important particulièrement en matière :

- Le transport des envois express et urgent (pièces légers de rechange pour les usines empannes, matériels technologiques légers fragiles et quelques produits périssables...);
- La rapidité, par lequel l'opérateur économique peut gagner du temps qui se traduit par la minimisation des coûts;
- La fiabilité et sécurisation, dans lequel les avaries sont presque inexistantes sauf en cas d'accident ;
- La facilité des opérations de chargements et déchargements des marchandises ;
- Le coût d'assurance est moins élevé de celui de transport maritime ;

En Algérie, les autorités publiques accordent une grande importance au transport aérien d'une manière générale en raison de son rôle primordial dans le développement socio-économique du pays. A cet effet, nous tenterons d'étudier dans le présent paragraphe les facilitations accordées par les autorités dans ce domaine ainsi que leur évaluation.

1. Les facilitations accordées par les autorités :

a. L'utilisation de la lettre du transport aérien L.T.A :

Le contrat de transport aérien est conclu entre le transporteur (la compagnie aérienne) et l'expéditeur, sa concrétisation se fait suite à l'établissement d'un document qui s'appelle « la lettre de Transport Aérien » (L.T.A) par l'expéditeur le la marchandise en trois exemplaires :

- « Le premier exemplaire porte la mention « pour le transporteur » ; il est signé par l'expéditeur ;

- Le deuxième exemplaire porte la mention « pour le destinataire » ; il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise ;
- Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise »¹.

La lettre de transport aérien L.T.A a été créée par la convention pour l'unification de certaines règles relatives au Transport aérien international, signé à Varsovie, le 12 Octobre 1929 dite convention de Varsovie en vue de simplifier, harmoniser les documents utilisés en transport aérien de marchandises. Actuellement l'IATA a mis en place des nouvelles normes pour remplir LTA qui prennent en considération de toutes les informations relatives à l'expéditeur, le transporteur, la marchandise, le tarif appliqué, le n° et la date du vol et le destinataire.

L'Algérie directement après l'indépendance a ratifié la convention de Varsovie en 1964 par décret 64/74 et adhéré à l'I.A.T.A à travers la compagnie aérienne Air Algérie.

b. La libéralisation du marché de transport aérien :

Après l'indépendance et dans le cadre de l'économie socialiste, l'activité de transport aérien comme tous les autres domaines de l'économie nationale était monopolisé par l'Etat Algérien. En 1963, l'Etat Algérien a procédé à l'acquisition de 51% du capital de la société de transport aérien créée en 1947 par les autorités coloniales et par la suite, il a changé l'appellation de la dite société qui est devenu la société de travail aérien exerce son activité sous la tutelle du ministère de transport.

Pendant la période de nationalisation durant les années 70, l'Algérie a nationalisé la compagnie Air Algérie à 100% est devenue une société nationale étatique qui monopolise l'activité du transport aérien.

¹ Art 06 de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au Transport aérien international, signé à Varsovie, le 12 Octobre 1929.

Avec les réformes économiques engagées par les autorités, le secteur du transport aérien aussi a été libéralisé en 1998 par loi n°98/06 du 27/06/1998 fixant les règles générales relatives à l'aviation civile. A cet effet, le marché du transport aérien a fait l'objet d'ouverture à la concurrence et l'investissement privé. De ce fait, en 1997 la compagnie Air Algérie est devenue une société par action avec un capital de 2.5 milliards de D.A et les autorités publiques n'ont pas cessé d'augmenter ce capital qui est porté en 2007 à 43 milliards de D.A.

Concernant la flotte, la société a essayé de son renouvellement et son développement par l'acquisition de plusieurs appareils. A la fin 2011, la flotte a compté 43 avions tous types confondus dont 42 pour flotte passage et 01 flotte CARGO.

Aussi, pour le programme 2013/2017, une enveloppe de 60 milliards D.A (600 millions Euros) sera consacrée pour renouveler la flotte d'Air Algérie (trois nouveau appareils d'une capacité de 150 sièges et renouveler ses trois Boeing 767 actuellement en service et 02 avions- cargos pour le transport de marchandises)¹.

Dans ce cadre, l'Etablissement de Gestion des Services Aéroportuaires Alger a donné la gestion du nouveau terminal réservé aux vols internationaux à la société Aéroports de Paris.

L'objectif attendu de cette libéralisation est d'améliorer la prestation du service ainsi que faciliter les flux des marchandises au sein de la chaîne logistique.

c. les infrastructures aéroportuaires disponibles :

Les infrastructures modernes dotées d'équipements de la haute technologie de contrôle, de chargement et déchargement de marchandises, le stockage et la gestion jouent un rôle important dans la facilitation des flux de marchandises au sein de la chaîne logistique.

¹ Selon la déclaration du Ministre de Transport Algérien à l'occasion de 45eme Assemblée Générale des compagnies aériennes arabes.

A ce titre, L'Algérie, dans le cadre du programme de relance économique, a consacré des sommes colossales pour la réalisation des nouvelles infrastructures aéroportuaires et la réhabilitation de celles existées auparavant, en 2005 l'Algérie avait 33 aéroports et actuellement elle dispose de 37 aéroports dont 12 aéroports internationaux.

2. L'évaluation des facilitations :

Suite à l'analyse des statistiques disponibles établies par ONS relatives à l'activité de transport aérien de marchandises, la quantité transportée en 2008 est de 27555 tonnes et 26189 tonnes en 2009 soit une diminution de – 05%. Aussi, ce secteur ne participe que par 0.079% de marchandises transportées par voie maritime hors hydrocarbures à l'importation¹.

L'activité de la compagnie Air Algérie représente que 55,41% et 57,71% en 2008 et 2009 respectivement par rapport à la quantité globale transportée de marchandises par voie aérienne.

L'aéroport international d'Alger reste le dominant du fret aérien par 95% en raison de ses infrastructures dotées d'équipements modernes et dont la gestion a été confiée à la société des aéroports de Paris. Et les aéroports d'Oran et Constantine par 2,7% et 2,3%.

D'après les chiffres d'activité susvisés, ce secteur ne participe pas d'une façon efficace dans la facilitation des opérations du commerce extérieur et aux flux de marchandises, et ce dû de ce qui suit :

- Le non répartition géographique rationnelle des activités aéroportuaires en Algérie ;
- Manque des infrastructures aéroportuaires dotées d'équipements et moyens logistiques modernes à l'exception de l'aéroport international d'Alger ;

¹ ONS. Op.cit page 39.

- Malgré la libéralisation du marché de transport aérien, le ministère de transport Algérien jusqu'au maintenant n'a pas agréé d'autres compagnies aériennes ce qui laisse le monopole toujours à Air Algérie et ce suite la défaillance de la compagnie Khalifa Airways;
- La flotte aérienne nationale ne dispose qu'un seul avion-cargo ;
- Personnel non qualifié et non formé en matière des techniques logistiques ;
- L'utilisation limitée de la nouvelle technologie de la communication et de l'information ;
- Le non respect des horaires ;
- L'inexistence d'un réseau de connexion inter services entre les intervenants (compagnie aérienne, établissement de gestion, douane, police ...);
- La situation financière difficile des établissements de gestion des aéroports.

Paragraphe 03 : les facilitations liées au transport maritime.

Le transport maritime international de marchandises est aujourd'hui le principal mode utilisé pour le transit international de marchandises. Le transport de 90% de marchandises dans le monde se fait par voie maritime car il constitue le mode le plus moins cher et moins consommateur des énergies.

La progression scientifique et technologique a participé d'une façon substantielle pour le développement de transport maritime à travers la construction de différents types de navire transportant toutes les marchandises quelques soient leurs natures (Porte conteneurs : transporte les marchandises conteneurisées ; Vraquiers : transporte les produits en vrac tels que les grains, pétrole, minerai. Ro-Ro : navire équipé de sorte de pont levé permettant de faire rentrer et ressortir des véhicules, voitures et camions ; Réfrigérés : transporte les produits périssable (bananes, poisson ou viandes congelées...)).

Les produits liés à l'industrie (hydrocarbures, minerais, produits chimiques divers, matériaux radioactifs...), à l'agriculture (engrais, aliments bétails...), ainsi que les produits manufacturés (matériels électroniques, textiles...) constituent les principales catégories de marchandises transportées par voie maritime.

En Algérie, le transport maritime international est considéré comme le mode principal de transport de marchandises à l'international. Il domine 95% des marchandises transportées, de ce fait, l'Etat Algérien a donné à ce secteur une importance primordiale depuis l'indépendance.

A ce titre, nous tenterons d'étudier les facilitations accordées dans ce cadre ainsi que leur évaluation.

1. L'utilisation du connaissement :

Le connaissement ou the bill of lading est un document de transport maritime établi par le transporteur maritime ou son représentant et délivré au chargeur. Il porte les inscriptions propres à identifier les parties de la transaction internationale, les marchandises à transporter, les éléments de voyage à effectuer et le fret à payer, et ce conformément aux dispositions de l'article 448 du code maritime Algérien.

Le connaissement constitue un titre représentatif de la propriété de la marchandise donc, il peut être établi :

- Au nom d'un destinataire (importateur) désigné par connaissement à personne dénommée ;
- A l'ordre d'un chargeur ou d'une personne indiquée (banque) par lui par connaissement à ordre ;
- Au porteur.

L'utilisation du connaissement comme document normalisé sur le plan international est une facilitation pour le développement du commerce international, et ce à travers ses fonctions :

- Preuve de la prise en charge de la marchandise;

- Preuve de contrat de transport ;
- Et titre représentatif de la marchandise : s'il est émis sous forme négociable, sa transmission transfère la possession de la marchandise.

2. La libéralisation du marché de transport maritime :

Après l'indépendance, et dans le cadre de l'économie socialiste, le transport maritime, les activités portuaires (manutention, acconage, consignation, remorquage....) et l'affrètement des navires étrangers ont été monopolisés par l'Etat conformément aux dispositions du C.M.A 1976. Pour ce faire, l'Etat Algérien a procédé en 1963 à la création de la compagnie nationale de navigation C.N.A.N chargée de toutes les activités liées au transport maritime.

Cette période a été caractérisée par une politique de protection:

- Les sociétés nationales importatrices ont été obligées d'utiliser l'incoterm F.O.B qui ne donne pas à l'importateur le droit de choisir le transporteur maritime et par voie de conséquence l'obligation de choisir la CNAN comme transporteur de leurs marchandises ;
- Les opérations de consignation de cargaisons et navires étrangers doit être effectuées par une société nationale ;
- Toutes les importations réalisées par les administrations publiques doivent être transportées par les navires de flotte nationale ;

En 1998, dans le cadre des réformes économiques prises par les autorités durant les années 90, le marché de transport maritime, aussi, a fait l'objet de libéralisation et d'ouverture aux privés nationaux et étrangers pour exercer librement le transport maritime et les activités portuaires qui ont été auparavant monopolisés par la CNAN et ses filiales.

Cette ouverture a mis la flotte nationale dans une situation difficile où elle ne peut pas concurrencer les compagnies maritimes internationales dotées des moyens de transports modernes avec des capacités énormes de cargaison (économies

d'échelles) notamment en matière de transport de marchandises ordinaires hors hydrocarbures, de ce fait, l'Etat Algérien a essayé d'intensifier l'investissement pour le transport des hydrocarbures à travers la société HYPROC filiale 100% de SONATRACH depuis 1997. Cette dernière, classée actuellement 11^{ème} à l'échelle mondiale, occupe le rang 2^{ème} exportateur de GNL et de GPL.

En 2005, les filiales de la CNAN ont été transformées sous forme des sociétés par actions. Actuellement le Group CNAN compte 06 filiales dont 03 spécialisées dans le transport maritimes de marchandises (CNAN BULK spa, CNAN MED spa et CNAN NORD spa)

3. La flotte nationale :

Actuellement la flotte nationale dispose de 14 navires pour le transport de marchandises hors hydrocarbures. 08 navires -détenus par CNAN BULK spa assurent - à la demande - le transport de cargaisons homogènes (produits industriels, agricoles matières premières...) et 06 navires assurent des lignes régulières à partir de 13 ports dont 12 européens et 01 port américain¹. Concernant le transport des hydrocarbures à l'exportation est assuré par la société HYPROC filiale 100% SONATRACH qui dispose d'une flotte de 16 navires qu'elle gère en toute propriété et en partenariat.

Aussi, les filiales sus visées procèdent-en cas de nécessité et pour satisfaire les besoins de leurs clients- à l'affrètement des navires étrangers.

4. L'évaluation des facilitations accordées :

A la lumière des statistiques établies par ONS en 2010 concernant le transport maritime, on constate qu'en 2006, les marchandises transportées par la flotte nationale appartenant au Group CNAN représentent 4.86% et 95.14% pour les navires étrangers et en 2009, la flotte nationale a transporté que 1.28% et 98.72% pour les navires étrangers².

¹ Voir le site : www.cnangroup.com

² Ces chiffres concernent les marchandises importées.

Aussi, les quantités des hydrocarbures transportées par la société HYPROC a diminué d'une façon remarquable. En matière de GNL en 2006 la flotte de HYPROC a assuré le transport de 12.7 millions mètres cubes mais en 2009 la quantité est devenue 6.8 mètres cubes soit une diminution de 46.45%.

La baisse de l'activité de flotte nationale est due de :

- Le nombre limité des navires totalisant en tout 30,
- L'âge moyen des navires dépasse 25 ans, ce qui augmente les frais de maintenance et minimise leur rentabilité;

De ce qui précède, la flotte nationale en n'aucun cas peut concurrencer les compagnies maritimes internationales dotées de moyens de transports modernes avec des capacités énormes telles que MSC 458 navires¹, CMA-CGM 414 navires², MAERSK 600 navires³.

Sous-section 02 : facilitations liées au secteur portuaire.

Le port est défini comme étant un lieu aménagé et implanté sur littoral maritime pour recevoir et abriter les navires et leur permettre de charger et décharger les marchandises. Les ports commerciaux jouent un rôle fondamental dans le développement économique, de ce fait, ils sont considérés comme les poumons des économies modernes. Il est à préciser dans ce cadre que le transport de 90% des marchandises en transit international se fait par voie maritime et par conséquent transitent les ports commerciaux.

Cette importance économique a obligé les autorités dans tous les pays d'encourager les investissements privés dans le secteur portuaire pour mettre en service une plateforme portuaire qui assure toutes les conditions nécessaires d'exercice les activités d'importation et d'exportation avec un traitement rapide et coût réduit au sein de la chaîne logistique.

¹ Voir site : www.msccva.ch

² / / / : www.cma-cgm.com

³ / / / : www.maerskline.com

L'Algérie dispose d'un littoral maritime de 1200 km dans lequel il se trouve 14 ports commerciaux. Chaque port est géré par une entreprise portuaire pour laquelle il a été confié les missions de l'autorité portuaire régionale.

Paragraphe 01 : le cadre réglementaire de l'activité portuaire

Le cadre réglementaire de l'activité portuaire en Algérie a connu plusieurs changements depuis l'indépendance en fonction des choix économiques pris par les pouvoirs publics. A ce titre, il est important de distinguer entre deux périodes, la première pour la période avant 1998 et la deuxième pour la période après 1998.

Avant 1998 :

Après l'indépendance, l'Etat Algérien a donné l'autonomie de gestion uniquement pour 03 ports commerciaux principaux à savoir : Alger, Oran et Annaba. Pour les autres ports relevant au ministère des travaux publics en ce qui concerne l'investissement aux infrastructures et aux chambres de commerce pour les activités commerciales. Celles-ci qui accordent les autorisations aux entreprises publiques pour exercer les activités portuaires commerciales (remorquage, manutention, acconage...).

En 1971, par le décret n°71/29 le système ancien a été remplacé par la création d'une autorité portuaire nationale représentée par l'Office National des Ports chargé de coordonner et unifier la gestion des ports commerciaux. Cette période a été caractérisée par la nationalisation de toutes les activités portuaires, de ce fait, une société nationale de manutention (SONAMA) a été mise en place chargée de service de manutention. La multiplicité des administrations de tutelle n'a pas permis à l'O.N.P d'atteindre l'objectif attendu de la coordination.

La première restructuration du secteur portuaire intervient 1982 avec la suppression de l'O.N.P et la création de dix entreprises portuaires (EPIC). C'est une décentralisation partielle, l'objectif étant de réhabiliter l'autorité portuaire, mais les pesanteurs bureaucratiques demeurent.

Après 1998 :

En 1998, dans le but de mettre le secteur portuaire en harmonie avec la réalité économique du pays, l'Etat par la loi n°98/05 du 25/06/1998 relative au code maritime ouvre les activités de manutention et d'aconage au secteur privé et la création des trois autorités portuaires régionales. En 2006 cependant, les ports continuant à souffrir des mêmes maux, l'Etat décide de d'élargir le partenariat aux acteurs étrangers par le biais du décret n°2006/139 du 15/04/2006.

En 2005, La première concession faite dans ce cadre entre le port de Béjaïa avec Singapourien Portek pour le terminal à conteneur le Bejaia Mediterranean Terminal (BMT). La co-entreprise est détenue à 51% à l'entreprise portuaire de Béjaïa et 49% par Potrek. En 2009, le manutentionnaire Emarati Dubai Ports World (DPW) a signé deux contrats de concession avec l'entreprise portuaire d'Alger qui s'étale sur 30 ans en vue d'exploiter le terminal conteneur du port d'Alger et avec le port de Djen Djen.

Paragraphe 02 : les moyens portuaires

Pour les besoins d'analyse, il est nécessaire de définir les notions liées aux activités portuaires ainsi que l'évolution de la notion de port à travers un tableau synoptique de différentes générations de port :

- **Le remorquage** : il consiste à tirer ou à pousser le navire pour effectuer les manœuvres d'accostage,
- **Le pilotage** : la mise à disposition d'un pilote pour assister ou guider le commandant du navire dans les manœuvres d'entrée, de sortie. Cette activité s'accompagne généralement de pilotins, de canots et de remorqueurs ;
- **L'amarrage** : cette notion englobe l'amarrage et désamarrage. L'amarrage consiste à attacher et fixer le navire à quai une fois accosté pour le

sécuriser. Cette opération se fait à l'aide d'un cordage spécifique du navire ;

- **Accostage** : le port met à la disposition de ces clients des quais d'accostage en fonction des caractéristiques techniques du navire à recevoir ;
- **La manutention** : comprend les opérations d'embarquement, d'arrimage, de désarrimage et de débarquement de marchandises, ainsi que les opérations de mise et de reprise des marchandises sous hangar, sur terre plein et magasins ;
- **L'acconage** : comprend les opérations de réception, le transfert, la préservation, marquage et livraison des marchandises.

Le port, au fil des années, a évolué d'une façon rapide, selon les études effectuées en la matière, il existe 04 générations de port suivant le tableau n°03.

Cette classification a été faite en fonction des critères ci-après :

- Stratégie et développement de gestion des ports ;
- La qualité des services offerts ;
- Zones d'influence
- L'utilisation de la nouvelle technologie d'information.

Tableau n°03 : les 04 générations de ports

	1°Génération	2°Génération	3°Génération	4°Génération
	Interface entre 2 modes de transports	Centre de transports, d'activités industrielles et de commerce	Centre de transports intégrés et plateforme logistique pour le commerce international	Ports réseaux
Stratégie et développement	Non élaboré	Expansion en volume, service aux navires	Orientation commerciale et rationalisation de l'espace portuaire	Internationalisation et diversification
Services offerts	Manutention, stockages traditionnels non organisés. Peu d'écoute des besoins	Industries de conditionnement et de transformation	Centre de distribution. Activités logistiques	Prestations logistiques élaborées pour les chargeurs
Zones d'influence	Portuaire (activités sur les quais, juxtaposition des métiers)	Communauté portuaire, rapprochement du port et des usagers, relations occasionnelles entre ville et port	Communauté portuaire unie et active. Coordination des activités. Relations étroites entre ville et port	Coopération internationale entre communautés portuaires.
Système d'information	Peu développé	Echange d'information	Echange d'information informatisé	Réseau EDI intégré entre places portuaires

1. Les infrastructures :

a. Les équipements :

L'utilisation des équipements de manutention modernes avec une forte capacité de levage en poids participe efficacement dans le déchargement rapide des navires accostés aux ports ce qui diminue les délais de séjour des navires aux quais et le nombre des navires en rade qui attendent leurs tours pour l'accostage et par voie de conséquence la réduction des coûts et délais de traitement de marchandises.

Cependant, l'étude de la situation actuelle des équipements de manutention disponibles aux ports Algériens nous a permis de constater l'existence d'une armada de matériel vétuste qui nécessite annuellement une maintenance couteuse et manque de l'utilisation des portiques conteneurs, une exception faite pour le port de Béjaïa qui est considéré comme le seul et le premier port doté de ce type d'engin qui a été ramené par le partenaire singapourien Portek . Cette situation engendre des retards et des coûts en plus pour effectuer les opérations de manutention ainsi que d'augmenter le nombre des navires en rade.

Aussi, il existe d'autres matériels de levage et chariots élévateurs qui ne peuvent pas traiter les marchandises hors gabarries et pondéreuses. Dans ce cadre le port d'Alger est le seul port propriétaire d'une grue d'une capacité de levage de 300 tonnes, donc toutes les marchandises pondéreuses seront destinées à être débarquées au port d'Alger.

b. Les espaces portuaires :

Les espaces portuaires comprennent les quais d'accostage et les aires de séjour les marchandises :

- Tous les ports commerciaux Algériens ne disposent pas d'un tirant d'eau qui dépasse 13 mètres pour recevoir les grands navires RO-RO et les portes conteneurs, à l'exception du port de Djen Djen qui a un tirant d'eau qui peut aller jusqu'au 18 mètres, de ce fait, le recours à l'utilisation des

navires conventionnels à capacité limitée pour le transport de marchandises à destination de ports Algériens est obligatoire. Cette situation sans doute va augmenter les délais des opérations de manutention, les coûts de fret et le nombre de navires en rade.

Tableau n°04 : le tirant d'eau des ports Algériens¹

Port	Ghazaouet	Oran	Mostaganem	Alger	Bejaïa	Djen-Djen	Annaba
Tirant d'eau initial	7,5-11 m	7,5-12 m	6,77-8,32m	6,5-10,5 m	11,5-12,8m	11-18,2 m	7-12,8 m

- Tous les ports Algériens disposent des aires et magasins de stockages dont la superficie se varie suivant le port. Cependant, la plupart des ports n'arrivent pas à revêtir et aménager toutes les espaces destinées à recevoir les marchandises (caisses, colis, matériels roulant et conteneurs) dans des meilleures conditions qui facilitent les opérations logistiques (manutention, d'acconage et de transport);
- Dernièrement, le développement de transport maritime des marchandises conteneurisées a obligé les ports commerciaux principaux de réserver des parties dont les superficies sont importantes à la construction des terminaux conteneurs. Cependant, les ports Algériens sont encombrés par les marchandises importées non enlevées. Le tableau ci-après représente l'ensemble des terminaux à conteneurs de l'Algérie.

¹ Les données sont disponibles dans les sites internet des entreprises portuaires.

Tableau 05: les terminaux conteneurs de l'Algérie¹

Port	Oran	Alger	Bejaia	Djenjen	Annaba
Superficie	12 ha	17,5 ha	23 ha	65 ha	10 ha
Capacité	6.000 EVP*	250.000 EVP	25.000 EVP	6.200 EVP sur trois niveaux	/

- Les ports secs² : Actuellement, l'Algérie compte 09 ports secs dont 05 à Alger, 02 à Boumerdes, 01 à Skikda et 01 à Oran. A ce titre, l'acheminement de marchandises vers les ports secs se fait par un extrait de manifeste sous escorte de la douane et toutes les procédures administratives de dédouanement se font au niveau des ports secs dans lesquels se trouvent tous les intervenants (Douane, Service contrôle de conformité aux frontières, Service phytosanitaire...).

2. Système d'information:

La communauté portuaire dans les pays développés se caractérise par l'existence d'un réseau d'échange des données informatisées entre les différents intervenants au sein de la chaîne logistique qui facilite et accélère les opérations logistiques, procédures administratives et douanières car l'ensemble travaille dans un cadre uni où l'information circule en temps réel entre eux. Cette technique de gestion moderne facilite non seulement les opérations logistiques mais aussi, les opérations de contrôle et la gestion de risques et ce, par le ciblage au préalable des importations ou exportations à contrôler.

L'ONU, à travers CNUCED et la Commission Economique Européenne, a donné une importance particulière à l'utilisation du réseau pour la transmission des

¹ Les données sont disponibles dans les sites internet des entreprises portuaires

* EPV : Equivalent Vingt Pieds

² Le régime de ports sec sera traité en détail ultérieurement.

données informatisées entre tous les intervenants dans le commerce international dans un but de réduire les coûts, le temps et encourager l'expansion du commerce¹.

Malheureusement, en Algérie cette technique n'est pas utilisée au sein de la chaîne logistique. Il existe uniquement des logiciels de gestion instaurés par quelques entreprises portuaires (Alger, Oran, Bejaïa, Annaba) qui se limitent à la gestion informatisée des opérations effectuées par leurs services et qui donnent des informations en ce qui concerne le mouvement des navires accostés, la situation des quais, la gestion des espaces portuaires et les terminaux à conteneurs. A ce titre, le port de Bejaïa utilise un système de gestion performant par rapport aux autres, de ce fait, il a été certifié à la norme ISO 14001 :2004 et au référentiel OHSAS 18001 :2007, respectivement pour l'environnement, l'hygiène et la sécurité au travail.

Aussi, il existe le système SIGAD (Système d'Information et de Gestion Automatisée des Douanes) appartenant à l'Administration des Douanes qui permet la prise en charge informatisée de toutes les procédures de dédouanement dès l'arrivée de la marchandise jusqu'à l'enlèvement. Ce système assure la gestion de 98% du commerce extérieur de l'Algérie et qui donne la situation du solde de la balance commerciale en temps réel. Sur autorisation de l'administration des douanes, les auxiliaires (commissionnaires en douane et les consignataires) peuvent bénéficier d'une connexion à distance à ce système pour effectuer les opérations de saisies de manifestes de cargaisons pour les consignataires et les déclarations en détail pour les commissionnaires en douane.

La non-utilisation d'un système d'information intégré qui regroupe tous les intervenants au sein de la chaîne logistique et qui gère toutes les opérations logistiques dès l'arrivée de la marchandise jusqu'à l'enlèvement et y compris les procédures administratives et douanières engendre des difficultés dans le traitement des marchandises sur tous les plans : perdre du temps, les surcoûts, le manque de coordination entre les intervenants.

¹ Selon la recommandation n°26 janvier 1996 de la commission économique pour l'Europe.

La première initiative prise par les autorités en mars 2000, suite au séminaire organisé par le ministère de transport au niveau du Centre National de l'Informatique et des Statistiques (CNIS) sous l'intitulé « mécanismes de réalisation d'un système d'échange des données informatisées en Algérie », il a été décidé de créer un comité de travail mixte qui regroupe les représentants : Ministère de Transport (la Direction des ports et la Direction de la Marine Marchande), Douane (CNIS), Entreprises Portuaires (Alger et Skikda), Institut Supérieur Maritime (depuis 2009, il est devenu une Ecole Nationale Supérieure Maritime). Ce comité est chargé de suivi de la réalisation du projet « EDI-Algérie » système d'échange des données informatisées entre la douane, sociétés de transport et l'entreprise portuaire.

Dans ce cadre, plusieurs rencontres ont été effectuées sur le plan national et régional mais à ce jour aucun système n'a été élaboré.

De ce qui précède, il est important de mentionner que les ports Algériens d'une manière générale ne sont pas en mesure d'accorder des facilitations en faveur des opérateurs économiques en vue de minimiser les coûts et les délais de passage de marchandises à leurs niveaux. Aussi, en 2013 dans un monde où il existe des ports de 4eme génération dotés des équipements modernes, espaces portuaires avec forte capacité de stockage et des systèmes d'information intégrés, la plupart des ports sont considérés comme de ports de première génération à l'exception des principaux ports commerciaux

De ce fait, il est nécessaire et important de mettre à ce niveau des centres d'ancrage en procédant de conclure des associations entre les entreprises portuaires Algériennes et des partenaires étrangers qui se sont imposés comme des agents à forts potentialités en la matière pour la modernisation et l'extension de ces centres d'ancrage. Il demeure entendu néanmoins que compte tenu du volume des échanges, ce processus mérite d'être appliqué et soutenu pour favoriser l'ancrage de l'Algérie à l'économie mondiale.

Section 03 : facilitations douanières

La libéralisation du commerce extérieur, l’accession de l’Algérie aux différents accords internationaux de libre échange commercial impose à l’administration des douanes de concilier sa mission originelle de contrôle et de facilitation des procédures pour jeter les jalons d’une économie dynamique et prospère.

A ce titre, l’administration des douanes a mis certaines mesures de facilitations dans un but de désengorger les ports, réduire les délais de dédouanement et les coûts au sein de la chaîne logistique.

A cet effet, dans la présente section nous tenterons d’étudier toutes les facilitations douanières accordées aux opérateurs économiques et les contraintes qui leur entravent.

Sous-section 01 : Facilitations liées à la procédure douanière.

Les facilitations liées à la procédure douanière consistent à donner un traitement accéléré des marchandises par la mise en œuvre des mesures allégées et même avant l’arrivée de la marchandise.

Paragraphe 01 : Conduite et mise en douane.

1. L’établissement du manifeste avant l’arrivée de la cargaison :

Toutes les marchandises importées ou exportées doivent faire l’objet d’acheminement vers un bureau de douane pour effectuer le contrôle douanier et accomplir les formalités exigibles et ce, quelque soit le mode de transport utilisé. Cette conduite en douane concerne même les marchandises qui ne sont pas passibles au paiement de droits et taxes et ce conformément aux dispositions de l’article 51 du CDA.

Considérant que les marchandises transportées de et vers l’Algérie par voie maritime représente 95% de l’ensemble de l’activité commerciale à l’international. La Douane Algérienne a donné la possibilité aux consignataires le dépôt de la

déclaration globale sommaire dite manifeste avant l'arrivée du navire en utilisant l'outil informatique à travers le système SIGAD.

Cette procédure, prise par la douane, participe d'une façon substantielle de réduire les délais de séjour de navires aux quais dus par le déchargement des marchandises dès l'accostage et par voie de conséquence diminuer le nombre de navires en rade.

Aussi, l'instauration de cette mesure permet aux opérateurs de procéder à la déclaration de leurs marchandises dès l'accostage du navire notamment pour celles qui leur importation n'est pas soumise à la visite préalable en vue de l'obtention des autorisations administratives particulières telle que la visite effectuée par les services de contrôle de conformité aux frontières.

2. La période d'attente de la marchandise pour dédouanement :

A l'importation, les marchandises présentées en douane doivent faire l'objet d'une déclaration leur assignant un régime douanier, au plus tard le jour ouvrable suivant leur arrivée au bureau de douane ou dans les lieux désignés par le service des douanes. Cependant, afin de répondre aux besoins des opérateurs (attente des documents nécessaires au dédouanement, transactions commerciales en cours, etc. ...), les marchandises peuvent être constituées en magasin, aire de dépôt temporaire ou port sec.

a. Magasin et aire de dépôt temporaire MADT:

Dans ce cadre, il est important de distinguer entre le magasin de dépôt temporaire et l'aire de dépôt temporaire.

Le magasin de dépôt temporaire est affecté à l'usage exclusif l'exploitant bénéficiaire et l'aire de dépôt temporaire est ouverte à l'entreposage des marchandises importées par les opérateurs économiques et par les sociétés étrangères exerçant une activité temporaire ou permanente sur le territoire national.

L'entrée des marchandises aux MADT se fait par une déclaration sommaire simplifiée dite extrait du manifeste.

Le délai de séjour des marchandises dans les magasins ou aires de dépôt temporaire est limité à vingt et un (21)¹ jours et le service des douanes peut le prolonger pour une courte durée en cas de nécessité justifiée. A l'expiration de délai autorisé, les marchandises doivent faire l'objet d'une déclaration en détail leur assignant un régime douanier.

Il est à noter que la création des MADT est subordonnée au dépôt d'un dossier auprès des services locaux des douanes et l'agrément définitif est délivré par le Directeur Général des Douanes

b. Port sec :

Dans le cadre des mesures prises par l'administration des douanes dans un but de désengorger les ports encombrés par des marchandises stockées alors que le port est un point de transit, il a été procédé à la mise en place d'un cadre législatif pour la création des espaces extra portuaires dite « port sec » destinés à recevoir les marchandises importées et ce, par les dispositions de l'article 74 de la loi des finances 2003.

Le port sec est défini comme étant un dépôt temporaire extra-portuaire et un prolongement naturel d'un port maritime donné, et ne peut être rattaché qu'à ce seul port. Son agrément est délivré par le Directeur Général des Douanes.

Le délai de séjour des marchandises dans le port sec est limité à vingt et un (21) jours. Avant l'expiration de ce délai les marchandises doivent faire l'objet d'une déclaration en détail leur assignant un régime douanier autorisé à défaut leur placement d'office sous le régime de dépôt en douane.

c. Le dépôt en douane :

¹ Art 71 du CDA.

Après l'expiration des délais de 21 jours et si les marchandises entreposées dans les magasins, aires de dépôt temporaire et ports secs n'ont fait pas l'objet d'une déclaration en détail ou celles qui sont déclarées et le bon à enlever est délivré et leur enlèvement n'a pas été effectué dans un délai de 15 jours à compter de la date d'établissement de bon à enlever, les marchandises seront placées d'office sous le régime de dépôt en douane dans lequel leur séjour ne peut dépasser les 02 mois.

Les marchandises constituées en dépôt sous douane, après l'expiration de délai de 2 mois et 21 jours, doivent faire l'objet d'une demande formulée par leur propriétaire sollicitant une autorisation de dédouanement. Au préalable cette autorisation était accordée par le Directeur Général des Douanes sur la base des avis favorables émis par les responsables locaux (Chef d'Inspection Divisionnaire et le Directeur Régional) et actuellement est délivré par le Directeur Régional sur la base d'un avis favorable émis par le C.I.D.

La durée de l'étude de la demande d'autorisation de dédouanement par les différentes structures peut dépasser 30 jours.

Il est à préciser que cette mesure ne fait pas la différence entre les marchandises destinées à la revente en l'état et celles destinées au fonctionnement de l'économie nationale (importées par les sociétés qui font la production ou à la réalisation des projets d'envergure nationale).

L'institution de cette formalité constitue un obstacle et un frein face à la fluidité des marchandises et augmente les délais de dédouanement et les coûts liés à l'opération de stockage. De ce fait, il est nécessaire de revoir cette procédure et donner uniquement le pouvoir de décision au Receveur des Douanes gestionnaire et prendre en considération la destination finale de la marchandise.

Paragraphe 02 : Le dédouanement de marchandises.

Les procédures de dédouanement comprennent le dépôt et l'enregistrement de la déclaration en détail, le contrôle documentaire, la visite physique de la marchandise, la vérification des éléments de taxation (valeur en douane, espèce

tarifaire et l'origine de la marchandise) par les inspecteurs vérificateurs, la liquidation de droits et taxes et leur recouvrement et la délivrance de bon à enlever.

Dans un but de simplifier les procédures de dédouanement sus visées, l'administration des douanes accorde certaines facilitations dès le dépôt de la déclaration jusqu'à l'obtention du bon à enlever B.A.E.

A ce titre, nous allons d'étudier l'ensemble des facilitations accordées dans ce cadre et les contraintes et difficultés qui leurs entravent.

1. Facilitations liées à la déclaration en détail :

La déclaration en détail est définie comme étant un acte juridique par lequel une personne (physique ou morale) procède à déclarer sa marchandise en précisant les énonciations et les informations permettant l'identification de cette marchandise notamment en matière la valeur, espèce tarifaire, la quantité et l'origine. Aussi elle constitue un engagement de son signataire par lequel assume la responsabilité sur l'exactitude de ces énonciations et informations et le paiement de droits et taxes après leur liquidation lorsqu'il s'agit des marchandises déclarées sous le régime de mise à la consommation quelque soit sa nature.

A cet effet, le CDA dans ses articles 75 à 89 bis accorde certaines facilitations liées à la déclaration en détail et que peuvent être résumées comme suite :

a. La déclaration anticipée :

Pour accélérer l'enlèvement des marchandises, l'opérateur économique peut demander à l'administration des douanes une autorisation pour l'établissement d'une déclaration anticipée avant l'arrivée des marchandises à condition que cette déclaration doive être rectifiée au plus tard, au moment où il est justifié de l'arrivée des marchandises, et ce conformément aux dispositions de l'article 89 du DCA.

b. Déclaration provisoire :

Si l'opérateur économique ne dispose pas de tous les documents exigibles pour le dépôt de la déclaration en détail, il peut demander à l'administration des

douanes une autorisation pour déposer une déclaration provisoire en vue d'accomplir la procédure de dédouanement et enlever sa marchandise avec la souscription d'un engagement cautionné de compléter ultérieurement cette déclaration et ce, conformément aux dispositions de l'article 86 du CDA.

Cette facilitation est réservée notamment pour les marchandises dangereuses, périssables, cargaisons homogènes et les envois express.

c. Le permis d'examiner :

Avant l'établissement de la déclaration en détail et si le déclarant ne dispose pas de toutes les informations et les caractéristiques relatives à la marchandise pour accomplir les formalités de dédouanement notamment en matière de l'espèce tarifaire, il peut demander à l'administration une autorisation pour faire une visite physique préalable de la marchandise et prendre des échantillons en cas de nécessité.

Cette facilitation lui permet d'établir une déclaration en détail appropriée et éviter de commettre une infraction douanière (fausse déclaration) et le paiement des pénalités pécuniaires.

d. Annulation de la déclaration :

Cette facilitation est prévue par l'article 89 bis qui donne le droit au déclarant de demander l'annulation de sa déclaration dans des cas déterminés par la décision n°08 du 03/02/1999 du DGD notamment pour les marchandises qui ont été déclarées sous un régime douanier inapproprié à l'importation.

A l'exportation, la déclaration peut être autorisée à condition que la marchandise ne soit pas effectivement exportée c'est-à-dire qu'elle ne soit pas quittée le territoire douanier.

Au préalable, l'annulation de la déclaration était limitée uniquement pour dix (10) cas, mais pour répondre aux besoins des opérateurs économiques, la DGD a décidé d'élargir l'annulation même pour les marchandises déclarées sous un régime

de droit commun (avec paiement de droit et taxes) alors qu'elles en principe bénéficient des exonérations dans le cadre des avantages fiscaux prévus par les conventions commerciales et tarifaires, loi de d'investissement, la loi des hydrocarbures..., dans ce cas l'annulation est autorisée même si la décision qui accorde l'avantage fiscal est délivré postérieurement à la date d'enregistrement de la déclaration en détail.

2. Facilitations liées à la visite physique de marchandises :

La visite physique n'est pas systématique pour l'ensemble des marchandises. A cet effet, il est important de préciser qu'il y a trois circuits de l'affectation des déclarations validées sur système SIGAD :

- 1. Circuit vert :** les marchandises objet des déclarations en détail affectées au circuit vert ne sont pas concernées par la visite physique et la liquidation de ces déclarations se fait par le système SIGAD;
- 2. Circuit orange :** les marchandises objet des déclarations en détail affectées au circuit orange peuvent faire l'objet d'une visite physique et ce selon l'appréciation des inspecteurs vérificateurs. Ceux-ci peuvent procéder à la liquidation des déclarations en se limitant à un contrôle documentaire ;
- 3. Circuit rouge :** pour les marchandises objet des déclarations affectées au circuit rouge, la visite physique est obligatoire. A ce titre, les inspecteurs vérificateurs ont le pouvoir discrétionnaire pour faire des visites partielles ou en cas de doute avéré sur l'exactitude des éléments de taxation ou les quantités déclarées de procéder à des visites intégrales.

3. Facilitations liées à la liquidation et paiement de droits et taxes :

Il existe plusieurs facilitations en matière la liquidation et le paiement de droits et taxes. A ce titre, il est important de citer les facilitations suivantes :

- a. **Le régime antérieur plus favorable**¹: en cas de changement ou modification de la législation ou la réglementation douanière, le régime antérieur le plus favorable est accordé aux marchandises sous réserve de satisfaire aux conditions suivantes :
- i. L'expédition directe de la marchandise vers le territoire douanier avant la publication de la nouvelle législation ou réglementation douanière ;
 - ii. Les marchandises doivent être déclarées pour la mise à la consommation sans avoir été placées en entrepôt ou constituées en dépôt ;
 - iii. La justification doit être effectuée par la présentation de dernier titre de transport qui doit être daté avant la publication de cette nouvelle législation.
- b. **Le taux favorable**² : le principe que les droits et taxes sont liquidés sur la base des taux et tarifs en vigueur à la date d'enregistrement de la déclaration, mais en cas d'abaissement du taux des droits et taxes, le déclarant, peut bénéficier de ce nouveau taux à condition que :
- i. Le B.A.E n'a pas été encore délivré par les agents des douanes,
 - ii. La présentation d'une demande écrite par le déclarant avant la perception des droits et taxes.
- c. **Crédit de paiement**³: l'administration des douanes peut accepter les obligations cautionnées par une institution financière nationale à 04 mois d'échéance pour le paiement des droits et taxes. Et l'enlèvement de la marchandise est autorisé dès la présentation de l'obligation cautionnée.

¹ Article 07 du CDA.

² Article 103 du CDA.

³ Article 108 du CDA.

- d. **Le crédit d'enlèvement** : le principe que le B.A.E ne peut être délivré qu'après paiement des droits et taxes. Cependant l'administration accorde une facilitation de paiement par la souscription d'une soumission cautionnée annuelle pour l'enlèvement des marchandises à concurrence du montant cautionné et ce conformément aux dispositions de l'article 109 du CDA.
- e. **L'engagement de paiement** ¹: pour les marchandises importées par les entités publiques, l'administration des douanes peut autoriser leur enlèvement avant le paiement des droits et taxes et ce, par la présentation d'un engagement de payer les droits et taxes dans un délai n'excédant pas trois mois.

4. Facilitations liées à la procédure contentieuse :

L'administration accorde des facilitations pour les opérateurs même en cas de litige ou contentieux relevé à leur encontre. A ce titre, on cite :

- a. **La transaction douanière** : en cas d'infraction douanière relevée à l'encontre d'un opérateur économique. Ce dernier peut demander à l'administration de transiger sans poursuite judiciaire et réduction dans les pénalités pécuniaires (uniquement pour les infractions de bureau) et ce conformément à l'article 265 du CDA.
- b. **La commission nationale des recours** : en cas de réclamations ou contestations de la part des opérateurs économiques sur les décisions prises par l'administration en matière de la détermination de la valeur en douane, l'espèce tarifaire ou l'origine. Ces opérateurs ont le droit de faire des recours à la commission nationale des recours pour statuer dans ces affaires dans un délai de 45 jours. Il est à préciser que cette commission est composée par : un juge, président ; un représentant élu de la chambre algérienne de commerce et de l'industrie, membre ;

¹ Article 110 du CDA.

un représentant du ministère chargé de l'industrie, membre ; la commission peut se faire assister par des experts.

Paragraphe 03 : évaluation des facilitations liées aux procédures de dédouanement

Sur le plan de la législation et la réglementation, on trouve toutes les facilitations nécessaires pour réduire les délais et les coûts au sein de la chaîne logistique mais à l'épreuve du terrain on trouve le contraire. A ce titre, le délai nécessaire au passage portuaire pour un chargement standard à l'import est de 27 jours selon le rapport « doing business 2013 »¹ et ce dû à la lenteur des procédures de dédouanement et autres raisons concernant le secteur portuaire.

Parmi les raisons qui peuvent engendrer des retards dans les procédures de dédouanement on cite :

- Presque toutes les marchandises importées ont fait l'objet d'une visite physique alors que l'article 92 prévoit que « après enregistrement de la déclaration en détail, les agents des douanes procèdent, *s'ils le jugent utile*, à la vérification de tout ou partie des marchandises déclarées ». Aussi, l'opération de la visite physique peut durer plus de 48 heures et ce dû au manque d'effectif des agents de douane et l'incompétence des agents dans l'identification des marchandises ;
- Dans le cadre du programme de modernisation de l'administration des douanes, le volet formation a pris une place importante, mais malheureusement sur le terrain, les fonctionnaires des douanes ne maîtrisent pas parfaitement la réglementation douanière qui est en évolution toujours et les procédures de dédouanement. Cette situation est dû peut être à la mauvaise gestion des carrières des fonctionnaires. En

¹ Article de KARIM Ladraa, De l'info-logistique en général et du guichet unique en particulier, Revue le phare n°169 juin 2013. Page35.

France pour les nouveaux recrutés en douane doivent commencer leurs carrières par le travail dans les services de la réglementation et du contentieux et par la suite aux services opérationnels (dédouanement, brigades et recettes) et la fin de carrières dans les services de la lutte contre la fraude et les services de l'inspection des douanes pour effectuer les contrôles internes de la gestion de l'institution douanière.

- Manque des moyens de contrôle efficaces modernes tels que les scanners et les détecteurs des explosifs et les matières dangereuses.
- Manque de coordination entre les intervenants au sein de la chaîne logistique pour la programmation des visites des marchandises. A ce titre le même conteneur peut faire l'objet de trois opérations de manutention pour la visite des services de contrôle de conformité aux frontières et pour les autres services (vétérinaire ou phytosanitaire) et en fin la douane.

Sous-section 02 : mesures tendant à l'accélération de la procédure de dédouanement.

Avec la mondialisation et l'expansion des échanges commerciaux, la douane algérienne est tenue de s'adapter à cet environnement par l'utilisation des nouvelles techniques qui assurent un contrôle douanier efficace basé sur la gestion de risque et la simplification des procédures et l'allègement des contrôles pour qu'ils soient limités au maximum.

A cet effet, la douane algérienne a mis en place un système pour la gestion informatisée de toutes les procédures de dédouanement dès l'arrivée de la marchandise jusqu'à son enlèvement et chargée aussi de la gestion de risque à travers le ciblage des déclarations où le contrôle et la visite physique sont obligatoires.

A ce titre, nous tenterons d'étudier dans ce cadre le système d'information et de gestion automatisée en douane et les autres mesures prises par la douane dont l'objectif est d'accélérer les procédures de dédouanement.

Paragraphe 01 : L'utilisation du système SIGAD

L'informatisation des services de douane a été commencée en 1986 par la mise en place d'un système informatique ancien qui se limite uniquement à l'élaboration et la diffusion des différents états statistiques classiques ainsi que la saisie et l'édition des déclarations limitées aux seuls sites d'Alger (port et aéroport). Ce système a été saturé deux (02) années seulement après son lancement.

De ce fait, plusieurs actions ont été faites par la DGD pour élaborer un nouveau système plus fiable et performant. En octobre 1995, un groupe des informaticiens Algériens douaniers ont pu d'élaborer et la mise en service de ce nouveau système dit SIGAD.

La mise en place de ce système était pour les objectifs suivants :

1. La refonte du système d'information des Douanes afin de répondre aux exigences d'une économie de marché basée sur la transparence et à la performance ;
2. La maîtrise du processus de dédouanement à travers les différentes étapes prévues à cet effet ;
3. Le contrôle efficace, l'uniformisation, la fiabilité, la célérité dans l'application de la réglementation sur tout le territoire national ;
4. La maîtrise du mouvement des marchandises au niveau des zones portuaires et aéroportuaires ;
5. La disponibilité permanente et en temps réel des statistiques sur le commerce extérieur ;
6. La vulgarisation de l'utilisation de l'outil informatique à travers sa généralisation et l'adaptation des services aux nouvelles techniques de gestion dont l'informatique constitue le moyen incontournable ;

7. La gestion de risque à travers le ciblage des opérations commerciales à contrôler au moment de l'accomplissement des formalités de dédouanement et celles concernées par de contrôle à postériori.
8. La réduction des délais de dédouanement et les coûts ;

1. Définition de dédouanement automatisé par le système SIGAD :

Le système SIGAD peut être défini comme étant un réseau automatique qui permet le dédouanement des marchandises avec l'utilisation de l'outil informatique, d'avoir les statistiques du commerce extérieur en temps réel, la gestion des marchandises qui n'ont pas fait l'objet des déclarations en détail, la gestion de la fiscalité du commerce extérieur, la gestion du contentieux et la gestion des risques.

2. La composante du système SIGAD :

Le système informatique de gestion automatisée des douanes (SIGAD) pour effectuer les tâches qui sont lui confiées convenablement et correctement, il a fait l'objet de mise à jour plusieurs fois. Actuellement, il comprend les fichiers suivants :

- Le tarif intégré, c'est-à-dire le système harmonisé universel de codification et de désignation des marchandises ainsi que les quotités de droits et taxes exigibles, les avantages fiscaux ainsi que les formalités administratives particulières exigées à l'importation des marchandises (contrôle vétérinaire, phytosanitaire et de qualité.)
- Tous les régimes fiscaux (droit commun, ANDI, ANSEJ, la loi minière, hydrocarbures...);
- Le fichier des valeurs fourchette ;
- Le système des opérations de dédouanement des marchandises à l'importation dès l'arrivée jusqu'à son enlèvement (dépôt et enregistrement de la déclaration en détail, cotation informatisée pour les inspecteurs, liquidation)
- Le système de gestion du recouvrement des droits et taxes.

- Le système de gestion du contentieux liés aux opérations commerciales.
- Le fichier des infracteurs.
- Le système de gestion des marchandises admises en dépôts.
- La gestion des régimes économiques (admission temporaire, entrepôts de douane, perfectionnement actif, transit intérieur.)
- Le fichier des opérateurs.
- Le système statistique de commerce extérieur.
- Le contrôle interne (délai de chaque procédure, cotation automatique des inspecteurs-vérificateurs et rédaction des certificats de visite, comportement des consignataires, des commissionnaires en douane et des inspecteurs vérificateurs.

Avec toutes ces composantes, le SIGAD constitue une base de données très riche, qui permet de surveiller les courants d'importation, de faciliter et d'orienter les analyses et parvenir ainsi à déceler les risques de fraude.

3. Etendu du réseau SIGAD :

L'importance du système informatique de gestion automatisée des douanes (SIGAD) se manifeste dans l'étendue de son réseau à travers la connexion des différents bureaux des douanes, d'une part, et les différents opérateurs, d'autre part.

c. les bureaux des douanes connectés au système :

Malgré l'étendu géographique large du territoire national, la douane a pu connecter presque tous les bureaux de douane de l'Algérie. Actuellement le SIGAD gère 99% des opérations du commerce extérieur.

A ce titre, il est important de citer à titre d'exemple les principaux bureaux connectés au SIGAD :

1. Les ports : Alger, Oran, Annaba, Skikda, Bejaia, Arzew, Mostaganem et Ghazaout (y compris pour les régimes particuliers applicables aux voyageurs

et au dédouanement en exonération des droits et taxes « changement de résidence, franchises douanière, dons ...etc. »

2. Les aéroports : Alger (Houari Boumediene) et Oran (Ahmed Benbala)
3. Les principaux postes frontaliers de l'Est : El-Ayoun (Wilaya d'El-Tarf), El-Hadada (Wilaya de Souk-Ahras) et Bouchebka (Wilaya de Tébessa)
4. Les principaux bureaux frontaliers de l'Ouest : Akid Lotfi (Wilaya de Tlemcen)
5. Les bureaux intérieurs : Alger-Exterieur-Ouest (régimes économiques) et le bureau de Hassi Messaoud.

d. L'extension du réseau à d'autres intervenants :

Le SIGAD ouvre une espace très large pour les différents intervenants dans le commerce extérieur. Il s'agit des sociétés et institutions nationales, des concessionnaires, des consignataires, des entreprises import/export et les commissionnaires en douane.

La connexion au SIGAD permet aux opérateurs de saisir leurs déclarations à distance sans déplacer au bureau de douane doté du SIGAD ce qui leur permet de réduire les délais et les coûts.

« **Les consignataires** : Les principaux consignataires connectés au SIGAD: GEMA, NASHCO, SHICO, CALTRAM, ENTMV, TOUTSHIPPING, MTA, CITRA, SUDCARGO, MORY, CORAFA, SECOM, SECAM, MSCA, GSA, CMA, AMS...etc. il est à préciser que 98% des consignataires existés sur le territoire national sont connectés.

Les concessionnaires : on cite à titre d'exemple : DEUGEOT, HYUNDAI, NISSAN, CAREX, KIA MOTORS, THIA AUTO, DAEWOO, AUTO, ELESECOM, JALCO, ESPACE VOITURE, RENAULT ALGERIE...

Les sociétés nationales : on cite à titre d'exemple : SONATRACH, SONEGAS, AIR ALGERIE, SAIDAL...

Entreprises import/export : on cite à titre d'exemple : MUSKATEN, LPA, IMC, LAD-PHARM, BIOPHARM...

Les institutions nationales: on cite à titre d'exemple : Ministère de la Défense Nationale (MDN), Direction Générale de la Sûreté Nationale (DGSN) et la Gendarmerie National...

Les commissionnaires en douane : Il existe plusieurs commissionnaires en douane qui sont connectés à titre d'exemple : EUROAFR, Union Shipping, universel transit... »¹

4. L'évaluation du SIGAD :

L'utilisation du SIGAD a démontré quelques imperfections notamment en matière de ce qui suit :

- Un système isolé : malgré les résultats positifs réalisés par l'utilisation du SIGAD mais il reste un système isolé n'est pas connecté avec les secteurs principaux qui interviennent dans le commerce extérieur notamment avec les banques, les assurances, les entreprises portuaires, ministère du commerce, les imports et le centre national du registre de commerce....
- Manque d'une politique de formation qui permet au personnel technicien d'améliorer et perfectionner son niveau en matière de la maîtrise de la nouvelle technologie dans un but de mettre à jour ce système ;
- Les opérateurs économiques ne connaissent pas l'utilité d'être connecté au SIGAD et ce dû au manque d'une politique d'information par l'organisation des séminaires et des journées d'études sur l'importance du système.
- Le système SIGAD nécessite une mise à jour et une amélioration dans le traitement des opérations de dédouanement car l'utilisation journalière a démontré certaines insuffisances telles que les pannes répétitives, manque une base de données concernant la réglementation douanière...

¹ Ces informations ont été prises directement du SIGAD.

Paragraphe 02 : le circuit vert

Ayant pour concilier les préoccupations de la simplification des procédures douanières, l'administration des douanes a mis en place un nouveau mécanisme appelé « circuit vert » créant ainsi des circonstances favorables aux opérateurs économiques de bénéficier des facilitations en matière de délais de délivrance des bons à enlever.

Ce mécanisme repose sur l'adoption des techniques de gestion de risque pour la rationalisation du contrôle douanier, l'accélération des procédures et la fluidité des opérations de commerce extérieur.

Le circuit vert consiste à passer outre de la vérification physique des marchandises, et s'inscrit dans le cadre du principe « contrôler moins pour contrôler mieux ». A ce titre, les marchandises objet des déclarations affectées par le système SIGAD au circuit vert, leur enlèvement se fait directement sans visite physique et sans contrôle et vérification documentaire par les inspecteurs vérificateurs donc le système SIGAD procède automatiquement à la liquidation des déclarations sans intervention humaine et délivre le B.A.E.

1. L'octroi du bénéfice du circuit vert

a. Les opérateurs bénéficiaires

Cette procédure de facilitation est élargie à tous les opérateurs qui font du commerce extérieur en activité importante et qui n'ont aucun antécédent avec la douane, les impôts et les banques, et qui offrent des garanties suffisantes ; il s'agit dans un premier temps particulièrement :

- a. Des producteurs ou des industriels ;
- b. Des investisseurs ;
- c. Des exportateurs.

Ces trois catégories bénéficiaires, réalisant des opérations de mise à la consommation directe (déclaration code 1000) ou d'exportation directe (déclaration

code 1100), doivent en outre remplir certaines conditions tendant à garantir les intérêts du trésor public.

b. les conditions d'éligibilité:

Trois conditions inclusives doivent être remplies pour être éligibles au circuit vert et disposer directement de sa marchandise, il s'agit :

- La disposition d'un crédit d'enlèvement :

Découle d'une prescription légale portée par les dispositions du code des douanes en son article 109, qui conditionne la délivrance de l'autorisation d'enlèvement des marchandises au paiement des droits et taxes, leur consignation ou leur garanti.

Le crédit d'enlèvement est une soumission annuelle générale cautionnée par une institution financière de premier rang par laquelle les opérateurs économiques peuvent procéder à l'enlèvement de leurs marchandises objet des déclarations affectées au circuit vert pour préserver les intérêts de trésor public.

La tenue d'une comptabilité au réel :

Ce critère : se fonde sur le fait que le circuit vert, privilégie le contrôle à posteriori au lieu et place du contrôle documentaire et de la vérification physique des marchandises au moment du dédouanement.

Ceci exige bien entendu la tenue par le bénéficiaire d'une comptabilité probante conforme aux prescriptions législatives et réglementaires en vigueur. Cette exigence est de nature à faciliter l'exercice de ces contrôles différés.

La jouissance d'une bonne moralité fiscale :

Cette condition est liée aux antécédents de l'importateur constatés dans son comportement lors des opérations de dédouanement ainsi que sa situation fiscale avec les services des impôts.

c. Les formalités à accomplir

Le bénéfice de circuit vert est subordonné à la demande de l'opérateur économique qui doit l'adresser à la direction centrale des contrôles à posteriori au niveau de la Direction Générale des Douanes.

Au niveau de cette direction, la sous direction de contrôle documentaire doit étudier la demande par un audit à propos de la moralité douanière et fiscale de l'intéressé.

Dans le cas d'une suite favorable, la sous direction du contrôle documentaire demande à l'intéressé la présentation des documents commerciaux nécessaires à savoir : registre de commerce, identifiant fiscal, récépissé de dépôt crédit d'enlèvement et le statut de société.

L'octroi du bénéfice de la procédure est pris par décision du directeur central des contrôles à posteriori et pour la mise en application de la dite décision, la sous direction du contrôle documentaire informe par la suite le directeur régional territorialement compétent, et le directeur du Centre National d'Information et des Statistiques pour la prise en charge sur le plan informatique (SIGAD).

2. Le circuit vert à l'épreuve du terrain :

Comme, il a été précisé plus haut que les déclarations affectées par le SIGAD au circuit vert n'ont fait pas l'objet ni de visite physique de la marchandise ni vérification documentaire et leur liquidation se fait automatiquement par le SIGAD. Concernant les déclarations en circuit orange, la visite physique peut être effectuée en cas de doute et l'inspecteur vérificateur peut liquider la déclaration en se limitant au contrôle documentaire. Cependant, les déclarations en circuit rouge la visite physique est obligatoire.

La Direction Générale des Douanes par note n°48/2002 a précisé que les déclarations affectées au circuit vert doivent dépasser 50% de l'ensemble des déclarations enregistrées au niveau des bureaux des douanes. Alors que en 2012 et

10 ans après la dite instruction le nombre des déclarations affectées par le SIGAD au circuit vert n'a pas dépassé 5% suivant les statistiques présentées dans le tableau ci-après. Par contre le nombre des déclarations en circuit rouge où la visite physique est obligatoire a dépassé 80%.

En ce qui concerne le nombre des déclarations qui font l'objet d'un dossier contentieux suite visite physique des marchandises représente 02% de l'ensemble des déclarations enregistrées. C'est-à-dire cette visite physique est inutile et constitue un obstacle face la rapidité et l'accélération des procédures de dédouanement et augmente les frais et les délais de dédouanement.

De ce fait, il est nécessaire de revaloriser cette procédure notamment pour les opérateurs économiques qui font la production et qui participent à la création de la richesse nationale.

Tableau 06 : l'affectation des déclarations d'importation en circuit vert, orange et rouge.

	2010	2011	2012	Totaux
Circuit vert	12294	16449	16801	45544
	3,53%	4,57%	4,15%	4,09%
Circuit orange	31252	59909	56625	147786
	8,97%	16,67%	13,98%	13,28%
Circuit rouge	304571	283003	331492	919066
	87,5%	78,75%	81,86%	82,62%
Totaux	348117	359361	404918	1.112.396

Source : Centre National d'Informatique et des Statistiques (CNIS).

Paragraphe 03 : Le Statut de l'opérateur économique agréé

Dans le cadre des facilitations douanières accordées aux opérateurs économiques, la loi des finances 2010 dans son article 38 a institué une nouvelle mesure pour accélérer les procédures de dédouanement. Cette mesure concerne le statut de l'opérateur économique agréé (OEA).

Les modalités d'application de l'article 38 de la dite loi des finances n'ont été déterminées qu'en date du 01/03/2012 par décret exécutif n°12/93 fixant les conditions et les modalités du bénéfice du statut d'opérateur économique agréé en douane.

La mise en service effective du statut de l'opérateur économique agréé a eu lieu le 01/02/2013 et actuellement la Direction Générale des Douanes a agréé 45 opérateurs économiques.

A ce propos, nous tenterons de voir les conditions d'éligibilité au statut de l'OEA, la procédure à suivre pour l'obtention de l'agrément et les facilitations accordées.

1. Les conditions d'éligibilité au statut de l'OEA :

Le bénéfice de statut d'opérateur économique agréé est ouvert à tout opérateur économique :

- Personne physique ou morale, établie en Algérie : société de droit algérien ou une société étrangère stable en Algérie, exerçant des activités d'importation ou d'exportation et intervenant dans les domaines de production de biens et de services ;
- Sans antécédents graves et répétés relevés durant les trois (03) dernières années écoulées, à son encontre, à l'encontre de ses représentants légaux, ses cadres dirigeants ou ses principaux associés avec les administrations douanière, fiscale, du commerce, du travail et de la sécurité sociale et avec les autres institutions concernées par l'encadrement du commerce extérieur ;

- Qui n'est pas en état de faillite, de liquidation, de cessation d'activité, de règlement judiciaire ou en concordat ;
- Justifiant d'une solvabilité financière durant les trois dernières années. La solvabilité financière s'entend par la capacité de l'opérateur économique d'assumer ses engagements financiers et fiscaux ;

Toutefois, les importateurs pour la revente en l'état ne pourront prétendre au bénéfice du statut d'opérateur économique agréé, qu'au vu des conditions et modalités qui sont déterminées par arrêté conjoint du Ministère chargé des Finances et du Ministère chargé du commerce et jusqu'au maintenant ce texte n'a pas été pris.

2. L'obtention de l'agrément :

Pour bénéficier du statut de l'OEA, l'opérateur doit déposer une demande auprès d'inspection divisionnaire des douanes du ressort de laquelle dépend son activité principale ou son siège social accompagnée des documents ci-après:

- Le cahier des charges signé suivant le modèle fixé par le décret exécutif sus visé ;
- Le questionnaire dûment servi modèle publié sur le site web de la Douane Algérienne ;
- La copie conforme à l'original des statuts de la société pour les personnes morales ;
- La copie conforme à l'original de l'extrait du registre du commerce ;
- La copie conforme à l'original de la carte d'immatriculation fiscale.

Après l'émission des avis par les responsables locaux (le chef d'inspection divisionnaire, le chef service régional des contrôles à postériori et le directeur régional) et sur la base d'un rapport d'audit et l'avis de la direction centrale des contrôles à postériori, le Directeur Général des Douanes accorde l'octroi du bénéfice du statut de l'OEA par décision ou le cas échéant refuse l'octroi par décision motivée.

3. Facilitations accordées :

Le statut de l'OEA permet aux opérateurs économiques de bénéficier de plusieurs facilitations douanières en matière l'accélération, traitement prioritaire de leurs marchandises et simplification de procédure de dédouanement, notamment :

- L'orientation des déclarations en douane, vers le circuit de dédouanement privilégié : circuit vert « OEA » ; enlèvement rapide et sans visite ou contrôle physique des marchandises ;
- En cas de contrôle, le traitement prioritaire des marchandises avec visite sur site ;
- Le dédouanement à distance te la visite sur site ;
- Pour le cas de transfert de marchandises, l'opérateur bénéficiera de toutes les facilitations nécessaires, notamment la déclaration simplifiée de transit par route (DSTR) pour le transfert de marchandises en dehors de la circonscription régionale ;
- L'acceptation, pour le paiement de droits et taxes, la remise de chèques non certifiés ;
- Pour les opérations en régimes suspensifs, elles sont accordées de droit en dispense de l'autorisation préalable sauf les cas prévus expressément par le code des douanes ;
- Pour les demandes de bénéfice de l'échange standard, elles sont accordées sans autorisation ;
- La simplification du dossier de dédouanement avec la suppression de la production des documents ci-après : la copie du registre du commerce, la copie de la carte NIF ;
- Le contrôle par le scanner lors de l'enlèvement des marchandises ne fera d'une manière aléatoire opéré par ciblage automatisé ;

- L'obligation de renseigner la déclaration des éléments de la valeur DEV à chaque opération de dédouanement ne sera pas appliquée aux OEA qui effectuent des importations ou exportations dans le cadre des contrats domiciliés. Ceux-ci ne seront tenus de fournir la DEV qu'à la première opération se rapportant au contrat concerné, à la condition que les termes de la transaction ne soient pas modifiés ;
- Les OEA ne sont pas concernés par l'obligation de fournir pour chaque déclaration un mandat. Ceux-ci ne seront tenus de fournir le mandat qu'à la première opération.

Sous-section 03 : la promotion des régimes douaniers économiques

Sous le vocable des régimes douaniers économiques, on désigne un certain nombre de mécanismes douaniers dont la mise en place répond à la nécessité d'encourager certains secteurs d'activités tels que le commerce et l'industrie.

La législation douanière régissant ces régimes a progressivement évolué depuis la libération du commerce extérieur pour se mettre en harmonie avec les conventions internationales auxquelles notre pays a adhéré.

Les régimes douaniers économiques ont été conçus pour répondre efficacement aux besoins des opérateurs. Ils permettent en effet de conforter la vocation commerciale de l'entreprise et de développer sa capacité concurrentielle sur les marchés internationaux.

A ce titre, les régimes économiques constituent un atout important pour faciliter les opérations de commerce et de promouvoir les exportations en procurant divers avantages lorsque l'entreprise souhaite :

- Intégrer des marchandises étrangères dans la fabrication des ses produits destinés à l'exportation ;
- Transformer à l'étranger des matières premières nationales et les réimporter ;

- Utiliser sur le territoire national un matériel étranger ou utiliser à l'étranger du matériel national ;
- Stocker des marchandises pour destiner à la production au fera et au mesure suivant les besoins ou en vue de leur commercialisation ;

Pour toutes ces activités, les régimes économiques permettent aux opérateurs de bénéficier de la suspension des droits et taxes.

Sur le plan douanier, on distingue les régimes douaniers économiques de l'activité industrielle et les régimes douaniers liés principalement à l'activité commerciale.

Paragraphe 01 : Les régimes douaniers économiques liés à l'activité industrielle

Les régimes douaniers économiques à vocation industrielle sont destinés à favoriser les exportations des entreprises nationales dont l'approvisionnement dépend des importations ou parfois dont l'exportation dépend d'une ouvraison ou d'une finition des produits à l'étranger.

Ces régimes douaniers ont pour particularité commune d'entraîner la suspension de perception des droits et taxes sur les produits importés pour la fabrication en vue d'améliorer la position concurrentielle des marchandises exportées sur le marché extérieur en réduisant les coûts de production.

Toutefois, la suspension des droits et taxes doit être couverte par une caution. Cependant, dans le but de promouvoir et développer les exportations hors hydrocarbures, les régimes douaniers du perfectionnement actif, perfectionnement passif, foires et expositions et des admissions temporaires des emballages sont dispensés de caution.

Les régimes douaniers qui fournissent ces incitations sont :

- L'admission temporaire pour perfectionnement actif ;
- Le réapprovisionnement en franchise ;

- L'entrepôt industriel ;
- L'exportation temporaire pour perfectionnement passif.

a. L'admission temporaire pour perfectionnement actif¹ :

Le régime du perfectionnement actif permet aux entreprises établies sur le territoire national d'importer en admission temporaire, en suspension des droits et taxes des marchandises (matières premières, produits semi finis et autres composants) destinées à être réexportées après avoir subi une ouvraison, transformation ou complément de main d'œuvre.

Le bénéfice de ce régime est réservé aux entreprises qui mettent en œuvre elles-mêmes les marchandises importées avec possibilité toutefois d'utilisation de la sous-traitance nationale et la programmation d'une fabrication scindée entre entreprises.

Ce régime est accordé directement par les services des douanes du lieu d'importation des marchandises après dépôt préalable d'une simple demande établie sur modèle fixé par la réglementation et une copie d'un document tenant lieu de commande à l'exportation au sens des usages du commerce international.

Le délai de réexportation des produits obtenus (compensateurs) est fixé par l'autorisation du service des douanes avec possibilité de prorogation pour des raisons justifiées.

b. Le réapprovisionnement en franchise² :

L'objectif est d'offrir aux entreprises la possibilité de répondre rapidement et favorablement à des commandes à l'exportation en utilisant pour la fabrication des marchandises dédouanées pour la mise à la consommation intérieure ou encore en procédant à l'exportation de produits déjà fabriqués mais grevés de droits et taxes.

¹ Articles 182 à 184 du CDA et décision n°16/DGD du 03/02/1999

² Articles 186 à 188 du CDA et décision n°05/DGD du 03/02/1999

Pour assurer la compétitivité des produits sur le marché extérieur en termes de coût, l'exportation pourra demander le bénéfice du régime du réapprovisionnement en franchise des droits et taxes à l'importation, pour remplacer les marchandises importées antérieurement et utilisées pour la fabrication des produits exportés.

c. L'entrepôt industriel¹:

Le régime de l'entrepôt industriel offre la possibilité à l'entreprise d'importer en suspension des droits et taxes des marchandises destinées à la réexportation et au marché intérieur après ouvraison, transformation ou complément de main-d'œuvre.

Les marchandises admissibles sont celles prévues pour le régime du perfectionnement actif.

La raison d'être ce régime est de permettre aux entreprises de production d'intervenir simultanément sur le marché extérieur et le marché intérieur, en bénéficiant pendant la phase de stockage et de production de la suspension des droits et taxes sur les marchandises importées.

Cependant, ce régime ne peut être accordé qu'aux entreprises exportatrices qui importent régulièrement de grandes quantités de marchandises, ou à des entreprises qui ont des potentialités réelles d'exportation pour les inciter à pénétrer les marchés extérieurs.

Pour bénéficier du régime l'entreprise doit déposer une demande auprès du service des douanes territorialement compétent.

L'autorisation de mise en œuvre de l'entrepôt industriel accordée par la direction générale des douanes, fixe la durée de validité, le pourcentage minimum de la production devant être affecté obligatoirement à l'exportation et les modalités de contrôle douanier, notamment l'obligation pour le bénéficiaire de tenir une comptabilité matière et de produire une fiche technique de fabrication dans le but

¹ Articles 160 à 164 du CDA.

de faciliter le contrôle et de privilégier un contrôle documentaire sur un contrôle physique des marchandises.

Les marchandises mises à la consommation dans la limite du pourcentage autorisé sont assujetties aux droits et taxes, pour la partie des marchandises importées intégrées ou utilisées dans leur fabrication.

d. L'exportation temporaire pour perfectionnement passif¹ :

Le régime douanier du perfectionnement passif a été mis en place en application pour permettre aux entreprises nationales de profiter des avantages de la division internationale du travail en procédant à l'étranger à l'ouvraison, transformation ou complément de main-d'œuvre de leur produit pour des besoins d'exportation ou de commercialisation sur le marché intérieur.

L'intervention de texte législatifs et réglementaires relatifs à la mise en place de l'économie de marché a simplifié les modalités d'octroi de ce régime douanier.

En outre, depuis la décentralisation administrative, le régime du perfectionnement passif est accordé directement par le chef d'inspection divisionnaire des douanes du lieu d'exportation, sur demande préalable de l'entreprise, établie sur le modèle fixé par la réglementation à cet effet.

La copie du contrat de traitement à façon à joindre à la demande devant être domicilié auprès d'une banque primaire doit préciser le montant de la prestation, en devise ou tout autre mode de paiement de la prestation.

Paragraphe 02 : Les régimes douaniers économiques liés à l'activité commerciale

Les régimes douaniers économiques de l'activité commerciale sont susceptibles d'encourager et de faciliter les opérations d'exportations réalisées par les entreprises industrielles.

¹ Articles 193 à 196 du CDA et la décision n°13/DGD du 03/02/1999.

Parmi ces régimes douaniers on peut retenir les régimes de l'entrepôt de stockage, de l'admission temporaire, l'exportation temporaire pour foires et expositions

a. Le régime de l'entrepôt :

Le régime douanier de l'entrepôt consiste en la faculté de placer des marchandises importées, en attendant leur affectation dans un local agréé par l'administration des douanes et soumis à son contrôle.

i. Les avantages de l'entrepôt :

La législation douanière en permettant à un importateur de disposer sur le territoire national de marchandises étrangères en suspension des droits et taxes lui concède de nombreux avantages.

Le stockage constitue une disponibilité permanente des marchandises nécessaires à l'activité, facilement accessible et au fur et à mesure des besoins de l'entreprise.

Les marchandises stockées peuvent être soustraites aux surcoûts découlant des frais de magasinage, lorsque l'importateur opte pour création d'un entrepôt privé en faisant appel à ses propres capacités d'entreposage.

Les manipulations nécessaires tendant à améliorer la conservation et la présentation des marchandises sont autorisées à l'intérieur de l'entrepôt.

ii. Les catégories de l'entrepôt :

Le code des douanes prévoit deux sortes d'entrepôts de stockage : l'entrepôt public et l'entrepôt privé.

1. L'entrepôt public :

L'entrepôt public est créé dans un but d'intérêt général pour les besoins du commerce et d'industrie, il est ouvert à tous les importateurs.

La création d'entrepôt public est réservée aux personnes physiques et morales établies sur le territoire national et dont l'activité principale porte sur la prestation de service en matière de magasinage, transport et manutention de marchandises.

L'entrepôt public doit être agréé par l'administration des douanes avant son ouverture et sa mise en exploitation.

Les marchandises peuvent séjourner pendant une année en entrepôt et recevoir à leur sortie toute destination autorisée par la législation douanière.

Les marchandises étrangères sont admises en entrepôt public sous couvert d'une déclaration en douanes assortie d'une caution.

2. L'entrepôt privé :

A l'inverse de l'entrepôt public, l'entrepôt privé est affecté à l'usage exclusif de l'exploitant pour les marchandises importées en son nom ou pour son compte.

Les marchandises sont admises en entrepôt pour une durée d'une année après souscription préalable d'une déclaration en douane.

L'entrepôt public ou privé est dit spécial lorsqu'il est destiné à recevoir des marchandises présentant des dangers ou qui sont susceptibles d'altérer d'autres marchandises.

A ce titre, ce genre d'entrepôt nécessite des installations spéciales (entrepôt frigorifique...).

L'entrepôt privé doit être agréé par l'administration des douanes avant son ouverture et sa mise en exploitation

b. Le régime de l'admission temporaire :

Le régime de l'admission temporaire permet l'importation, en suspension des droits et taxes, de marchandises étrangères destinées à être réexportées après avoir été utilisées en l'état.

Le régime de l'admission temporaire est le plus généralement utilisé comme support douanier d'échanges commerciaux tendant à promouvoir les ventes ; matériels importés pour essais ou expérience par exemple à figurer dans les foires et expositions ou manifestation similaires.

A ce titre, il existe plusieurs types d'admission temporaire :

- Admission temporaire de matériel destiné aux travaux importé par les sociétés étrangères et même titre pour les sociétés de droit Algérien avec paiement partiel des droits et taxes ;
- Admission temporaire pour foire et exposition en suspension totale des droits et taxes ;
- admission temporaire dans le cadre de crédit bail international uniquement pour les sociétés de droit Algérien avec suspension totale des droits et taxes;
- Admission temporaire simplifiée par l'utilisation de carnet ATA qui est considéré comme étant une déclaration d'exportation temporaire dans le pays d'exportation et une déclaration d'admission temporaire en Algérie. Il est délivré par la chambre du commerce et valable pour une année ;
- Admission temporaire simplifiée des conteneurs dans le cadre du compte ouvert pour 03 mois.

c. Le régime de l'exportation temporaire :

Le bénéfice de ce régime est réservé aux marchandises d'origine algérienne destinées à être exportées ou faire l'objet d'une démonstration à l'occasion de foires ou manifestations analogues organisées à l'étranger.

L'exportation temporaire avec réserve de retour des marchandises est accordée par le service des douanes du lieu d'exportation en dispense de caution pour un délai ne pouvant excéder six (06) mois et sur demande justifiée le service peut proroger ce délai.

Paragraphe 03 : Les régimes douaniers économiques liés à l'activité de transport

Le transit est un régime qui permet aux entreprises de transporter leurs marchandises sous douane d'un bureau ou d'un entrepôt de douane à un autre bureau ou à un autre entrepôt de douane.

Les marchandises transportées sous le régime du transit bénéficient de la suspension des droits et taxes et sans application des prohibitions à caractère économique.

Concernant le transit international TIR est suspendu en Algérie depuis 1992.

Conclusion du chapitre

Les échanges internationaux se sont considérablement développés ces dernières années, grâce en partie à la réduction progressive des droits de douane et des contingents tarifaires dans le cadre des cycles successifs de libéralisation multilatérale des échanges. Toutefois, ce développement met en avant une des faiblesses persistantes du commerce international : les obstacles à la frontière que produisent les procédures et les formalités commerciales inefficaces, obsolètes et compliquées empêchent les pays de profiter pleinement des avantages de marchés mondiaux ouverts. C'est pour cela que les réformes introduites en Algérie recherchent à développer des procédures simplifiées pour accroître la compétitivité des entreprises et la modernisation des services de surveillance. Outre les missions permanentes (recettes fiscales, protection du tissu économique national, encouragement de l'exportation, protection du consommateur), la douane est appelée à assurer de nouvelles missions comme le sécurisation de la chaîne logistique, la protection de la propriété intellectuelle (lutte contre le piratage) sans oublier, bien entendu, la lutte contre le transfert illicite d'argent.

En ce qui concerne les mesures de facilitations, la douane a pris plusieurs initiatives comme la création des magasins et aires de dédouanement qui sont devenus de véritables zones d'organisation de la logistique, ainsi que les plates-

formes de dédouanement. La douane a créé plusieurs formules adaptées à chaque entreprise ou type de produit, comme la déclaration simplifiée de transit, le dédouanement à domicile et l'utilisation de l'informatique pour toutes les opérations douanières.

Ces réformes visent notamment à réduire les démarches administratives des usagers des services douaniers et à adapter les opérations de dédouanement aux exigences de la nouvelle économie (célérité des traitements, réduction du nombre de documents exigibles et des coûts, amélioration du délai de dédouanement, etc). Pour mieux gérer les risques, l'administration a procédé à une opération de catégorisation des entreprises selon leur profil. Ce nouveau mode de gestion offrira une panoplie de mesures de facilitation de grande portée au profit des entreprises organisées, structurées, gérées d'une manière transparente et en situation régulière avec la douane.

La concrétisation des facilitations commerciales au sein de la chaîne logistique nécessite une coordination étroite entre les différents intervenants ayant la qualité de professionnalisme. Cependant, la situation actuelle de ces intervenants se caractérise par l'inadaptation de l'Etat avec les nouvelles missions de régulation dans le cadre d'une économie de marché notamment en ce qui concerne le marché de transport.

CHAPITRE 03

***LA MISE EN PLACE D'UNE STRATEGIE DE
FACILITATION AU SEIN DE LA CHAINE
LOGISTIQUE***

Introduction du chapitre

L'absence d'une stratégie globale de facilitation à l'épreuve du terrain en Algérie est due au manque de la coordination et de coopération entre les intervenants en premier lieu et aux autres raisons telles que la non utilisation des nouvelles technologies de l'information et de communication dans un cadre uni et transparent dont l'objectif principal est de faciliter la fluidité des opérations du commerce extérieur.

Aussi, le manque d'une politique adéquate de gestion des ressources humaines dont les volets formation, éthique professionnelle et la prise en charge sociale doivent être revalorisés chez tous les intervenants au sein de la chaîne logistiques en commençant par le dernier agent exécutant jusqu'au le cadre chargé de la conception. L'objectif attendu de cette politique est de constituer un personnel ayant la qualité du professionnalisme et qui maîtrise parfaitement les nouvelles techniques de la gestion logistique et de contrôle.

A la lumière des études effectuées dans ce cadre par les organisations internationales et régionales (ONU, OMD et la Commission Economique pour l'Europe) qui proposent certaines règles et cadres des normes à suivre pour faciliter la chaîne logistique dans un but de réduire les délais et les coûts liés aux opérations logistiques.

Cette stratégie permet aux entreprises Algériennes et notamment celles exercent dans le domaine de production de réduire les coûts logistiques et par voie de conséquence réduire les coûts de production pour leur permettre de pénétrer les marchés mondiaux.

Dans le présent chapitre, Nous allons essayer de proposer quelques mesures correctives ayant pour objectif de faciliter les opérations logistiques et réduire les délais et les coûts.

Section 01 : l'instauration d'une stratégie d'association et de coordination entre les intervenants

L'instauration d'une stratégie d'association et de coopération entre les intervenants au sein de la chaîne logistique est une nécessité prioritaire dans laquelle les intervenants peuvent mettre en place un système de gestion uni et simple où il existe la cohérence et la simplification des procédures.

Cette stratégie ne peut être efficace si elle n'est pas globale et sur tous les niveaux local, national et international ainsi que la mise en place d'un guichet unique.

Sous section 01 : les niveaux de l'association.

Pour être une association efficace, elle ne doit pas se limiter uniquement au niveau de port. L'association de coopération doit se faire à tous les niveaux local, national et international.

Paragraphe 01 : au niveau national

Au niveau national cette association concerne les administrations de tutelles des différents intervenants au sein de la chaîne logistique tels que le ministère de transport, des finances, du commerce et la banque d'Algérie. Cette multiplicité des administrations de tutelle sans coordination entre elles a conduit à l'existence de politiques sectorielles non complémentaires et contradictoires ainsi que le non association d'autres départements ministériels tels que le ministère des travaux publics, l'environnement et aménagement territorial et les collectivités locales qui ont un rôle très important en matière la réalisation des infrastructures portuaires, aéroportuaires, ferroviaires et routières.

Il est important de préciser que le Haut Conseil de Mer (HCM) crée en 1998 n'est pas encore fonctionnel, de ce fait, son installation est une nécessité primordiale car il englobe tous les parties qui interviennent dans le commerce extérieur, et ce ne peut être effectué sans son installation et l'établissement des textes d'application de son fonctionnement. A cet titre, il est à signaler que le HCM est le meilleur cadre dans

lequel les tutelles des intervenants peuvent faire des diagnostics sur la situation des facilitations au niveau de la chaîne logistique en déterminant toutes les lacunes et les difficultés qui entravent la fluidité des opérations du commerce et de proposer des solutions et de mettre une stratégie globale qui surmonte toutes contraintes et la bureaucratie.

Aussi, il est nécessaire d'associer les autres organismes tels que la chambre Algérienne du commerce et d'industrie et l'agence nationale de promotion du commerce extérieur dans l'élaboration de cette stratégie d'association et de coopération car elles disposent des recherches, études et les informations relatives au commerce extérieur.

Paragraphe 02 : au niveau local (au niveau de la chaîne logistique)

Au niveau local, la coordination ne peut être effectuée entre les intervenants sauf avec la création d'un guichet unique qui regroupe les représentants de tous les intervenants (voir la sous-section 02).

A ce titre, il est à signaler qu'il a été procédé à la création de comité national des facilitations maritimes (CNFM) par le décret exécutif 02/118 du 03/04/2002 et les comités locaux au niveau des ports chargés à la mise en place des guichets uniques dans tous les ports mais à ce jour ces comités n'ont pas encore fait l'objet d'installation.

Aussi, à l'épreuve du terrain il est important de préciser que parmi les problèmes posés au niveau des ports notamment en Algérie les conflits entre les intervenants et le manque de confiance. De ce fait, il est souhaitable de mettre en place le système du guichet unique dans lequel les intervenants procèdent de régler tous les conflits et il est préférable d'être chapoté par l'entreprise portuaire car elle exerce les missions de l'autorité portuaire d'une part et les autres activités commerciales portuaires d'autre part. De plus, elle a des relations directes avec les collectivités locales, les directions des travaux publics et de transport en ce qui concerne les projets des infrastructures portuaires.

Paragraphe 03 : au niveau international

L'Algérie doit coopérer à l'international notamment avec les pays européens en vue d'acquérir des expériences en matière de management, la formation et la maîtrise des nouvelles technologies. Aussi, sur le plan des infrastructures pour faciliter les opérations logistiques de transport des marchandises.

Aussi, dans ce cadre il est recommandé de multiplier les conventions de jumelages entre les ports Algériens et Européens dans un but d'importer l'expérience européenne dans la gestion des ports.

Sous-section 02 : La mise en place d'un guichet unique¹

En vue de faciliter l'échange de données relatives aux expéditions commerciales, les intervenants dans la chaîne de commerce international doivent collaborer pour instaurer un système global et intégré de traitement des flux commerciaux. La notion de guichet unique de commerce international peut être efficace en la matière.

Paragraphe 01 : Notion de guichet unique

1. Définition du guichet unique :

La notion de guichet unique est une notion administrative. Il consiste au regroupement de certains services administratifs dans un seul guichet. Il s'agit d'un endroit où on reçoit plusieurs prestations de service au même temps.

L'idée a été concrétisée dans l'Agence Nationale de Développement de l'Investissement (ANDI), en regroupant les représentants de l'ANDI, de centre national de registre de commerce, des impôts, des douanes...etc.

2. Objectif du guichet unique :

L'objectif du guichet unique est de constituer un seul interlocuteur de l'utilisateur de l'administration. Cela permet d'assurer l'efficacité de l'action administrative, tout en

¹ Selon la recommandation n° 33, Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU), Genève, Juillet 2005.

facilitant l'échange de données ainsi que de réduire les délais de traitement des dossiers.

Paragraphe 02 : Le guichet unique pour les opérations de commerce extérieur

L'administration des douanes et les autres intervenants dans les opérations de commerce extérieur doivent instaurer des accords de coopération, pour développer un système de gestion intégrée notamment en matière d'échange d'informations concernant les envois à haut risque.

Cette structure permet également de faciliter les échanges commerciaux internationaux, de réduire les délais de séjour des marchandises dans les ports, et par conséquent, un dédouanement et enlèvement rapide des marchandises.

Section 02 : l'utilisation des nouvelles technologies au sein de la chaîne logistique

L'utilisation des nouvelles technologies au sein de la chaîne logistique est une nécessité vitale qui permet de faciliter le travail à tous les niveaux par la télétransmission des données entre les différents intervenants et assurer une gestion prévisionnelle des flux des marchandises en vue de se préparer pour effectuées toutes les opérations logistiques de manutention, d'acconage et les formalités de contrôle douanier à travers le ciblage et le traitement préalable des informations concernant les arrivages des marchandises. Sans doute l'utilisation des nouvelles technologies assure un traitement rapide des marchandises ce qui diminue les coûts et les délais.

A cet effet, il est important en Algérie de mettre en place d'un système d'échange des données informatisées entre tous les intervenants (douane, entreprise douanière, DCP, banque, opérateurs, commissionnaires en douane, consignataires...) et encourager l'utilisation du commerce électronique par la mise en place d'un cadre réglementaire qui encadre et organise ce domaine à l'instar des expériences des pays voisins (le Maroc et Tunisie) et les pays européens comme l'Italie.

Sous- section 01 : Création d'un système d'échange de données informatisées (EDI)¹ :

En vue d'assurer l'exploitation de l'information au moment opportun, il est nécessaire au sein de la chaîne logistique de créer un système électronique qui permet d'échanger toutes les données relatives aux expéditions commerciales.

En effet, la convention de Kyoto révisée impose aux administrations des douanes d'appliquer la technologie de l'information et de la communication dans les opérations douanières notamment pour les échanges électroniques de données.

L'organisation des nations unies, par l'intermédiaire de la commission économique pour l'Europe, a adopté la recommandation 25 approuvant l'application de la norme EDIFACT/ONU en tant que norme universelle pour l'échange électronique de données dans l'administration, le commerce et les transports.

Avant d'aborder cette norme internationale d'échange de données informatisées, il est utile de connaître la notion d'échange de données informatisées (EDI).

Paragraphe 01 : Introduction à l'échange de données informatisées (EDI)

L'abréviation EDI signifie, en anglais « Electronic Data Interchange » ou en français « échange de données informatisées ».

1. La notion de l'EDI :

a. Définition :

L'EDI peut être défini comme l'échange, par télétransmission de données structurées d'ordinateur à ordinateur selon des formats standards entre partenaires indépendants.

¹ Selon la recommandation n° 26 de la commission économique pour l'Europe, Janvier 1996 Genève.

Les informations issues du système informatique de l'émetteur transitent par l'intermédiaire de réseaux vers le système informatique du partenaire pour y être intégrées automatiquement.

A cet effet, l'EDI constitue :

- un outil de communication qui s'applique à de multiples secteurs : transport, douane, entreprise portuaire...
- un outil qui s'inscrit dans une démarche de partenariat.

b. Les avantages de l'EDI :

L'application de l'EDI permettra de réduire le temps de communication entre les partenaires et de réduire ainsi les cycles commerciaux (cycle commande/livraison, cycle facturation/paiement).

En effet, les commandes de produits s'effectuent par EDI, voir facturés après que l'avis d'expédition a été transféré par voie électronique. Tout cela, sans retaper les données. Donc un gain du temps et d'argent, en réduisant les erreurs de saisie.

Selon certains experts, l'application de cette technique permet d'économiser jusqu'à 10% des frais administratifs.

2. La mise en œuvre de l'EDI :

L'introduction de l'EDI est un projet informatique. Sa mise en œuvre intervient par étapes, avant d'aboutir à sa mise en exploitation.

a. Les étapes de la mise en œuvre de l'EDI :

Pour mettre en œuvre l'échange électronique de données administratives et commerciales, il convient de suivre les étapes suivantes :

- 1- Nommer un responsable EDI.
- 2- Choix des formats standards.
- 3- Identification des partenaires.
- 4- Choix des flux à échanger.

- 5- Choix de réseau de transmission selon des critères tels que l'interconnexion, disponibilité, et sécurité.
- 6- Choix de la station de télécommunication.
- 7- Etablissement d'une convention d'Interchange.
- 8- Sensibilisation et formation du personnel nécessaire.
- 9- Effectuer des tests des messages et des données qui devraient être intégrés dans l'applicatif.
- 10- Mise en exploitation de système.

b. Mise en exploitation de l'EDI :

Avant de commencer à échanger des messages électroniques, les partenaires doivent établir une convention appelée convention d'Interchange. Celle-ci définit les conditions dans lesquelles les échanges d'informations sont effectués. Il s'agit notamment de déterminer les points suivants :

- 1- Identification des partenaires.
- 2- Les spécifications des messages EDI notamment les données qu'ils doivent contenir.
- 3- Les informations sur les télécommunications (réseaux, partage des coûts...).
- 4- Sécurité, confidentialité et stockage des données.
- 5- Le planning des transmissions.

Paragraphe 02 : L'EDIFACT/ONU comme norme internationale de l'EDI :

La technique EDI utilise la norme internationale EDIFACT/ONU pour la transmission électronique de données. La norme EDIFACT détermine les règles de syntaxe uniques pour répondre aux besoins du monde des affaires et des administrations.

En vue de faciliter les échanges internationaux de données entre les administrations des douanes et entre celles-ci et les autres intervenants dans les opérations de commerce extérieur, l'OMD avait émis des recommandations dont lesquelles elle recommande aux administrations des douanes d'appliquer les règles

EDIFACT/ONU dans l'élaboration des messages électroniques. Il s'agit de la recommandation du 26 juin 1990 du CCD concernant l'utilisation des règles de syntaxe EDIFACT/ONU pour les échanges électroniques de données ; et celle du 21 juin 1995 relative à l'utilisation du guide de l'OMD régissant la répartition des données dans les messages douaniers EDIFACT/ONU.

1. Mise en place de l'EDIFACT/ONU :

Le processus de mise en place de l'EDIFACT/ONU nécessite la création d'un environnement permettant le transfert électronique de données entre les intervenants dans le commerce extérieur en toute sécurité.

a. Création d'un organe central de mise en place et de coordination :

Les autorités concernées doivent créer un organisme chargé d'étudier le projet d'échange de données informatisées où participeraient les différentes parties qui interviennent dans le commerce extérieur tant de secteur public que de secteur privé. L'une de ses principales tâches serait de faire un diagnostic de l'état actuel afin de préparer le terrain pour l'application de l'EDI.

Cet organisme doit également collaborer avec les pays qui ont l'expérience dans l'utilisation de l'EDI. Des groupes de travail doivent être créés pour étudier en détail des aspects précis notamment juridiques et techniques.

Sur la base de cette situation, l'organisme propose des mesures concrètes sur la façon d'envisager le processus de mise en place de l'EDIFACT/ONU et la manière dont elle devrait être appliquée.

Un plan de suivi doit être élaboré pour contrôler son application.

b. Création d'un cadre juridique :

En vue de fiabiliser l'application de l'EDIFACT/ONU, il est indispensable de promulguer des lois pour conférer aux signatures numériques et aux documents électroniques le même statut juridique que les documents papiers et les signatures manuscrites.

Pour ce faire, un groupe de travail, composé de juristes et d'usagers doit être créé pour étudier ce point.

Pour renforcer la crédibilité des données échangées en appliquant l'EDIFACT/ONU, le cadre juridique doit être également élaboré sur le plan international notamment par l'OMD et par la commission des nations unies pour le droit commercial international (CNUDCI).

c. La collaboration de tous les intervenants dans les opérations de commerce extérieur :

L'administration des douanes, les compagnies de transport, les organismes financiers et toutes les autres institutions impliquées dans le commerce international doivent instaurer une collaboration entre eux pour réaliser des projets destinés à introduire des systèmes basés sur la norme EDIFACT/ONU. Ils doivent également prévoir les dispositions à prendre aux fins de la protection de la confidentialité des données.

Le système d'échange de données informatisées devrait traiter les documents commerciaux importants (facture, ordre de paiement, frais de transport...) en format EDIFACT/ONU.

2. Répartition des données dans les messages EDIFACT/ONU :

L'OMD a élaboré un guide qui régit la répartition des données dans les messages douaniers EDIFACT/ONU. La recommandation de CCD du 21 juin 1995 relative à l'utilisation du guide de l'OMD régissant la répartition des données dans les messages douaniers EDIFACT/ONU exige aux administrations des douanes d'adopter ce guide.

a. Composition de l'EDIFACT/ONU :

La norme EDIFACT/ONU comprend les répertoires suivants :

1- Répertoire des éléments de données (EDED) :

Il est composé de quelques 600 concepts représentés sous forme caractère. Il englobe tous les éléments de données relatives aux transactions commerciales, les opérations logistiques et les autres formalités administratives telles que les déclarations en douane.

2- Les règles de syntaxe :

Toutes les règles de syntaxe relatives à la conception des messages. Des directives concernant la mise en œuvre de la syntaxe sont prévues dans la norme EDIFACT/ONU.

3. Règles pour la confection des messages standards :

Toutes les règles concernant la commande, la facturation, l'expédition, transitaires, transporteurs...etc. Une liste des codes EDIFACT a été élaborée par la CEE/ONU.

4. Le dictionnaire des segments et messages :

Toutes les règles relatives au regroupement des données dans un segment ou un message.

5. Les règles d'affichage :

Elles sont élaborées selon la norme ISO 6422.

L'EDIFACT/ONU comprend également les règles de conduite uniformes pour les échanges de données commerciales et télétransmission.

b. Conception d'un message EDIFACT :

La confection d'un message EDIFACT repose sur les éléments suivants :

1. Les éléments de données :

Le répertoire d'éléments de données EDED prévoit toutes les informations relatives à la transaction commerciale : contrat ; monnaie de paiement, date de livraison...etc.

2. Les segments :

Le regroupement des éléments d'informations précédentes permet de constituer un segment.

3. Les messages standards :

Le message est constitué d'un ensemble de segments. Chaque message couvre toutes les informations relatives à la transaction commerciale : commandes ; les factures, les ordres de paiement...etc. Ces informations sont identifiées par six caractères alphabétiques :

- la commande : ORDERS.
- l'ordre de paiement : PAYORD.
- facture : INVOIC...etc.

3. Sécurité en matière d'échange électronique de données :

L'utilisation des systèmes informatiques pour transmettre les données et les renseignements douaniers, pose la problématique de sécurité notamment pour assurer la confidentialité des informations.

Les directives de la convention de Kyoto, concernant la technologie de l'information et de la communication déterminent les mesures à prendre pour assurer la sécurité en matière d'échange d'information par voie électronique.

a. Authentification des renseignements transmis :

La recommandation de l'OMD, du 16 juillet 1981 révisée le 24 juillet 2005 concernant la transmission et l'authentification par voie électronique des renseignements douaniers et autres renseignements exigés, stipule que parmi les méthodes pouvant être utilisées pour garantir la sécurité, on peut citer l'emploi des mots de passe uniques propres au déclarant tout en lui permettant de produire des signatures électroniques. Ces renseignements engagent la responsabilité personnelle de déclarant au même titre que s'il les avait transmis sur papier avec une signature manuscrite.

La recommandation précitée stipule également que les administrations des douanes doivent offrir au déclarant la possibilité de transmettre à la douane les renseignements exigés en utilisant les différents supports électroniques (réseaux, Internet...). Elles doivent aussi les accepter, à condition qu'ils doivent être validés et authentifiés par des moyens garantissant la sécurité sans qu'il soit nécessaire de produire des documents sur papier signés de façon manuscrite.

Si la législation interne compte encore des restrictions en exigeant la présentation des documents sur papier avec des signatures manuscrites en appui à la transmission électronique, malgré l'existence des techniques garantissant la sécurité des données, l'administration des douanes doit accepter le dépôt périodique de ces documents ou leur conservation dans les locaux du déclarant conformément aux conditions arrêtées au préalable.

b. Le caractère confidentiel des données :

Pour garder le caractère confidentiel des informations recueillies ou transmises à la douane, il est indispensable de promulguer une législation nationale relative à ce sujet. Cette dernière doit conférer certains droits aux personnes physiques ou morales auxquelles se rapportent les informations en question.

L'OMD a pris également en charge la question de la protection et de la confidentialité des données. En effet, deux instruments ont été adoptés. Il s'agit de la convention de Johannesburg relative à l'assistance mutuelle administrative en matière douanière et le modèle d'accord bilatéral.

Sous- section 02 : le commerce électronique

L'utilisation de l'internet a participé d'une façon substantielle dans l'expansion et le développement du commerce international à travers la transmission des commandes et des documents relatifs à la transaction commerciale internationale par le biais de l'internet ce qui facilite et accélère l'expédition et la livraison des marchandises.

A ce titre, avant d'analyser le sujet du commerce électronique, il est nécessaire de savoir d'abord les ABC de cet environnement à savoir l'évolution de l'internet et la relation entre cet outil de communication et l'évolution du commerce.

Paragraphe 01 : l'importance prise par les NTIC dans les relations des échanges

L'internet est un réseau informatique mondial créé grâce à l'interconnexion de réseaux et d'ordinateurs entre eux qui permet la transmission électronique des messages (écrit, image, son ...) sans limite de frontière. Pour y entrer, il faut un ordinateur personnel et un système de connexion par satellite.

Internet trouvait son origine dans le cadre du réseau (Advanced Research Projects Agency) ARPANET créé par l'armée américaine en 1969 dans le but de résister à une éventuelle attaque nucléaire.

En 1973, le protocole File transfert protocol (FTP) permet l'échange de fichiers importants, une première connexion internationale entre deux collègues militaires (Angleterre et Norvège) s'est effectuée.

En 1990, le conseil européen pour la recherche nucléaire (CERN) inventa le protocole http (Hyper Text transfert protocole) un protocole de distribution de documents hypertextes .En 1993 « National Center For Super Computing» (NCSC) des Etat Unis a distribue un logiciel d'exploitation qui permettait d'affichage graphique de l'information qui se trouve sur le réseau sous le nom World Wide Web.

En Algérie, l'internet a commencé très tardivement a la fin de 1993, ou les revendications pour l'utilisation de l'internet passent de l'universitaire qui représente pour lui un outil de recherche à une revendication de toutes les couches sociales.

En 1998, le décret N°98.257 du 25/08/1998 autorisant les ISPS (Internet serveur protocole système) à s'investir dans l'Internet (plus de 80 autorisés) a permet de soulever plus au moins le monopole de l'Etat dans les services de la nouvelle technologie.

L'entreprise algérienne était en manque de politique claire d'informatisation et l'internet est considéré comme un luxe et non pas comme un outil de travail, elle est restreinte au responsable dans son bureau.

Durant les dernières années les pouvoirs publics commencent avec des nouvelles réflexions qui permettraient de récupérer le retard qui est selon le ministre de la poste et des nouvelles technologies, n'est pas dans l'utilisation mais dans la conceptualisation.

Parmi les dix objectifs de la déclaration de politique sectorielle du ministère de la poste et des nouvelles technologies (juillet 2000) : « Développer un réseau national de télécommunication fiable et connecté aux autoroutes des informations pour la modernisation de l'administration ainsi que les autres institutions publiques , la mise à niveau des entreprises algériennes, l'essor du commerce électronique et la facilitation de la vie quotidienne des citoyens ...etc »

Paragraphe 02 : L'internet et le commerce (commerce électronique)

Avec le découvert des nouvelles technologies, les entreprises ont eu recours à des moyens électroniques pour faciliter la communication et rechercher l'efficacité des transactions.

« Le commerce électronique a suscité plusieurs définitions :

M D.KAPLAN / président de l'association de société d'information en Italie : »
Le commerce électronique est l'ensemble des échanges commerciaux dans les quels l'achat s'effectue sur un réseau de télécommunication. »

Une autre définition plus descriptive donnée par M.F.LORENTZ chargé de mission par le gouvernement français et J.C PELISSOLO Président de l'AFEC (l'association française du commerce et des échanges électronique) : « l'ensemble des échanges numérisés ,lies à des activités commerciales entre entreprise et administration ,les moyens employés pour ces échange sont divers puisqu'ils vont du

téléphone à la télévision numérique en passant par les liaisons informatiques spécialisées ou Minitel. »¹

Le commerce électronique peut inclure des transactions au détail par téléphone, télécopieur, guichet automatique, carte de crédit, carte de débit, l'achat télévision, par réseaux informatique privés et protégés jusqu'à l'échange des données informatisées (EDI) de même que les affaires menées via Internet.

Enjeux du commerce électronique :

La montée d'Internet avec les nouvelles perspectives d'expansion et de développement du commerce électronique qu'elle a rendu possible a en même temps provoqué des transformations sociales et économiques .internet continuera de jouer un rôle d'accompagnement de plus en plus important dans la croissance économique future de la planète.

L'émergence du commerce électronique met en évidence un certain décalage entre le fonctionnement de l'internet et les principes classiques de la fiscalité et de contrôle.

La dématérialisation des transactions et l'anonymat des opérateurs rendent largement inapplicable les concepts habituels de frontière fiscale et de souveraineté nationale en matière d'impôt.

L'un des principaux objectifs que poursuivent les Etats développés dans le domaine du commerce électronique est de faire en sorte que le commerce en ligne puisse se développer sans entrave. A cet égard, ils cherchent à maintenir la franchise douanière dans le cyberspace, c'est-à-dire l'exonération de droits de douane sur les transmissions électroniques (les mouvements de données qui constituent les produits et les services dans le cyberspace). Aucun membre de l'Organisation mondiale du commerce OMC ne considère actuellement les transmissions électroniques comme des importations passibles de droits de douane. D'ailleurs, les

¹ Séminaire 4^{ème} année de l'Ecole National d'Administartion, la facilitation des transactions du commerce international , année scolaire 2003/2004. Page 116

états membre de l'OMC ont décidé, en mai 1998 de continuer à s'abstenir d'appliquer des droits de douane aux transmissions électroniques.

Cette franchise douanière ne veut pas dire que les biens matériels commandés en ligne sont exemptés de droits de douane ni que les articles commandés par voie électronique sont exonérés d'impôts locaux. Elle signifie simplement que la transmission électronique en provenance de l'étranger n'est pas passible de droit à la frontière.

c. Dédouanement électronique entre la nécessité et contrainte :

A l'instar des autres pays du monde, la douane Algérienne a connu sa propre expérience dans le domaine d'informatique.

En effet, le système informatique de gestion automatisée des douanes (SIGAD) constitue une démarche positive, par laquelle, la douane algérienne tente d'adapter les technologies de l'informatique comme outil de réalisation des tâches qui y sont conférées dans la recherche d'une efficacité meilleure.

Dans le domaine du réseau informatique mondial, l'expérience algérienne est marquée par l'élaboration d'un site baptisé : www.douane.gov.dz (conformément à la recommandation du Conseil de la Coopération Douanière(CCD) en date du 26 Juin 1999 concernant l'élaboration des douanes des pays membres du site internet.

En la comparant avec d'autres expériences mondiales, celles de l'Algérie apparaît encore loin de la culture du commerce électronique. Citons l'expérience de l'Italie qui compte sur des techniques numériques pour enrichir la base informatique de la Direction Nationale des Renseignements et Exploration Douanières (DNRED), de Hong Kong dans l'usage des documents informatisés dans le domaine douanier. Ou encore celle de la France qui admet toutes opérations de dédouanement par Internet.

Cette expérience Algérienne, bien que timide vu l'incapacité des opérateurs d'user l'Internet pour gérer leurs affaires, doit coûte que coûte s'intégrer aux

nouvelles conjonctures instaurées, dès lors que l'Algérie souhaite adhérer à l'OMC (et donc son ouverture sur le monde extérieure).

Dans ce cadre l'Algérie doit se préparer, tout en adaptant son arsenal de textes législatives et réglementaires aux dispositions et recommandations mondiales ainsi qu'en se forgeant des techniques pour se faire.

Par ailleurs, des opérations électroniques ne sont possibles qu'après une élaboration d'une base de données électroniques en transformant les documents existants. Ceci mènera à une concrétisation des opérations de dédouanement via le site officiel algérien, qui se chargera également du traitement informatique des déclarations douanières et entreprendra par ailleurs les dispositions rigides en matière de protection et de confidentialité de l'ensemble des informations.

Section 03 : la revalorisation de la gestion des ressources humaines

Il est évident que l'instauration d'une stratégie de d'association et coopération entre les intervenants et l'utilisation des nouvelles technologies au sein de la chaîne logistique, la certification et la normalisation sont des facteurs indispensables pour réduire les coûts des importations et les exportations, accélérer la fluidité du commerce extérieur et garantir ainsi la compétitivité sur le marché des échanges internationaux.

Cependant, ces mesures ne peuvent pas être accomplies que lorsqu'il aurait une politique de revalorisation de la gestion des ressources humaines à travers la promotion de l'éthique professionnelle, la formation la prise en charge financière et sociale adéquate au niveau de l'ensemble des structures intervenantes.

Sous-section 01 : la promotion de l'éthique professionnelle

Avant d'entamer notre étude, il paraît utile de donner un aperçu sur la définition de l'éthique professionnelle et la différence entre celle-ci et la déontologie.

Selon une approche doctrinale, l'éthique se définit comme étant la science qui « prend pour objet les jugements d'appréciations sur les actes qualifiés de bon ou mauvais »¹.

L'éthique concerne l'analyse des situations se rattachant à des problèmes moraux. Le terme déontologie était initialement réservé aux professions réglementées pour désigner les règles régissant leur pratique professionnelle. A l'origine ce terme ne s'appliquait qu'aux médecins alors qu'aujourd'hui il s'étant progressivement à toutes les professions.

Paragraphe 01 :L'éthique professionnelle au niveau de la communauté portuaire.

Dans ce cadre, nous signalons l'absence de coordination entre les différents intervenants, que ce soit les administrations des impôts, les banques, les caisses d'assurances, les commissionnaires en douane, et les consignataires en douane. Au niveau de chaque intervenant, nous enregistrons l'absence d'initiative ou de politique à promouvoir l'éthique professionnelle, hormis les règlements intérieurs inhérents à chaque intervenant et qui ne pourraient pas être intéressés par l'éthique professionnelle.

Encore, nous signalons qu'il ait des comités communs ou des protocoles d'accord, qui réunissent les différentes administrations qui font partie de la communauté portuaire ou, dans le cadre du guichet unique ANDI, mais malheureusement ces protocoles et ces conventions d'accord restent sans application. De ce fait, on propose quelques suggestions :

1. Initier des réunions périodiques portant sur l'éthique et regroupant les différents intervenants au niveau de la communauté portuaire ;
2. Création d'une structure autonome au sein de la communauté portuaire chargée de coordonner entre les différents membres de la communauté portuaire ;

¹ Séminaire de l'ENA. Op.cit. page 119.

3. Elargir le champ de coopération au sein du conseil d'éthique douanière afin d'appliquer ses différentes décisions sur le terrain ;
4. La mise en place d'une politique d'information pour les différentes parties de la communauté portuaire, ou l'administration des douanes joue un rôle de coordinateur entre les différentes parties intervenant au niveau de la communauté portuaire ;
5. Stimuler les différentes parties de la communauté portuaire à l'édition et à la diffusion du code éthique et de déontologie professionnelle au niveau de toute la communauté portuaire ;
6. La création d'un observatoire nationale d'éthique professionnelle pour promouvoir la culture d'éthique en général ;
7. L'édition des revues périodiques par les différentes parties de la communauté portuaire, traitant l'actualité de l'éthique professionnelle et proposant des suggestions pour la renforcer ;

Paragraphe 02 : L'éthique professionnelle au niveau des services des douanes

Dans le cadre de la stratégie de réforme et de modernisation qu'elle a développé au cours de ces dernières années , la douane algérienne a parfaitement aperçu la nécessité de garantir l'efficacité de la mise en œuvre de son projet tant par le développement de la ressource humaine et de la formation que par l'évolution des législations et l'informatisation des procédures ,il s'agissait pour elle de faire sortir l'administration des douane de son attitude conservatrice et figée tout comme de repousser l'esprit carriériste de certains personnels et désagréger le lourd phénomène bureaucratique diagnostique .Elle s'est en conséquence attachée à changer son image de marque mais aussi d'inciter directement ses interlocuteurs à revoir le déterminisme existant de l'économie nationale. Cette priorité (de promouvoir l'éthique) s'est déjà traduite sur le terrain par des mesures significatives au niveau de l'informatisation et de l'adaptation des procédures pour une meilleure facilitation des opérations ,les relations directes entre les opérateurs et

les fonctionnaires des douanes sont désormais étudiées pour être limitées au minimum utile et l'inspecteur chargé de la visite est désigné par le système de SIGAD.

Il est à signaler par ailleurs que l'administration des douanes, dans le cadre de sa réforme et sa modernisation a élaboré un code de déontologie et de conduite des fonctionnaires des douanes (code du 22 avril 2001) ; une démarche qui a été suivie par la création d'un conseil d'éthique en mai 2001 ; qui s'occupe de constatation ; d'évaluation et de la prise de différentes mesures nécessaires pour la promotion de l'éthique douanière .

Ce conseil comprend les représentants des différents intervenants dans la chaîne du commerce extérieur entre autre le syndicat des douanes, l'association des retraités des douanes, les commissionnaires en douanes, chambre d'industrie et de commerce, le patronat....

Mais malgré toutes ces démarches, nous constatons qu'il ait beaucoup d'insuffisances qui nécessitent de prendre plusieurs mesures correctives, pour alléger le pouvoir discrétionnaire des agents des douanes, parmi ces mesures on peut citer :

Dans le cadre des procédures douanières :

Les législations et réglementations douanières, les directives et procédures administratives doivent être harmonisées et simplifiées autant que possible de façon que la liquidation des droits et le dédouanement soient effectués sans complications excessives. L'exécution de ces tâches appelle souvent l'adoption d'instruments internationaux tels que :

1. La Convention sur le SH ;
2. L'accord de l'OMC sur l'évaluation en douane ;
3. La convention douanière sur le carnet ATA /convention d'Istanbul ;
4. L'accord de l'OMC sur la propriété intellectuelle (Accord DPIC) ;
5. La convention de Kyoto de l'OMD.

Cela implique également de modifier ou structurer les systèmes et régimes existants afin de réduire, voire d'éliminer les formalités administratives excessives ; en supprimant notamment les réglementations non tarifaires et les tâches inutiles ou faisant double emploi.

Assurer la transparence, en appliquant des dispositions adaptées en matière de révision et de recours, qui permettent aux usagers de demander la révision des décisions prises par la douane qu'ils jugent éventuellement erronées ou inéquitables ou de les contester. Idéalement, outre les mécanismes internes, les dispositions relatives aux recours doivent inclure la possibilité d'un réexamen indépendant de la douane. Lors de la définition ou de l'application des procédures de recours ou de nécessité de rendre la procédure peu coûteuse, rapide et accessible et la nécessité de veiller à ce qu'elle ne soit pas utilisée indûment pour des recours non motivés.

- La suppression des barrières douanières non tarifaires : le contingentement, licences d'importation ;
- Consacrer la transparence des législations et réglementations ;
- La généralisation de l'utilisation du SIGAD, par la connexion d'autres bureaux des douanes ,En outre, il y'a lieu de s'assurer que les points les plus sensibles du système manuel ne soient pas reproduits dans le système informatisé et que dans le nouveau système le secteur sensible à la corruption ne soit pas transféré vers une partie du processus qui n'est pas informatisée (par exemple , en prévoyant de conserver des écritures qui reproduisent les documents informatisés ou en faisant intervenir le recouvrement des redevances illicites non pas lors de la phase de liquidation des droits mais lors de la phase de vérification des marchandises).
- Lorsque des informations à caractère sensible sont stockées dans des systèmes informatisés, il convient d'établir un mécanisme de vérification rétrospective afin de protéger les informations et recenser tous les fonctionnaires susceptibles de les consulter à des fins privées ou sans rapport avec l'utilisation qui doit en être faite.

- L'élaboration des lois et règlements susceptible de geler, saisir et confisquer tout les richesses obtenues d'une manière illégale (la fraude ; la corruption), quelques soient ces richesses et leurs propriétaires.
- L'élaboration d'un code d'éthique professionnelle au niveau de la fonction publique.

Dans le cadre de la politique d'information (la politique de communication)

Au niveau interne :

Dans ce cadre, il est souhaitable d'instaurer du politique de communication entre les différents services et agents des douanes, et ce par :

- La distribution de tous les textes et documents relatifs à l'éthique professionnelle entre les différents agents des douanes ;
- La programmation des rencontre périodique pour les agents des douanes afin d'expliquer et d'éclairer les dispositions des lois et règlements, ainsi de les associer dans des colloques et des séminaires portant essentiellement sur l'éthique douanière ;
- L'élargissement de l'utilisation de réseau « Internet » dans le maximum possible des bureaux des douanes.

Au niveau externe :

Dans ce cadre, la douane doit veiller à la création et à l'élargissement des canaux de communication et de dialogue avec les partenaires et le public externe pour ce faire certaines mesures doivent être prises à savoir :

- Assurer la participation effective du syndicat des douanes dans le processus de prise de décision en matière d'éthique en douane ;
- Organiser des rencontres périodiques avec les opérateurs économiques ;
- Encourager la fonction d'information confiée au centre national d'information et de la statistique (CNIS) ;

- Créer une banque de données ouverte pour l'ensemble des opérateurs économiques et aux intervenants dans le commerce extérieur ;
- Coordonner entre les différentes administrations et organismes intervenants dans le commerce extérieur ;

Au niveau des structures des douanes :

Dans ce cadre, nous pouvons proposer les mesures suivantes :

- La création d'un comité d'éthique en douane au niveau de la direction centrale des ressources humaines .le dit comité a pour but de réunir et de coordonner entre les comités régionaux qui doivent être implanté au niveau des différents bureaux des douanes ;
- Encourager le conseil d'éthique douanière dans l'exercice de ces fonctions ;
- La création d'une inspection spécialisée en matière d'éthique douanière au sein de l'inspection générale des douanes, celle-ci se chargera de l'application et du respect des dispositions législatifs et réglementaires afférentes à l'éthique douanière ;

Paragraphe 03 : l'éthique professionnelle au niveau des opérateurs économiques

D'abord, ce qui peut être dit, c'est l'absence d'une stratégie unique de la part de l'état dans le domaine d'éthique. Elle apparait dans le manque de coordination entre l'administration des douanes et le secteur privé.

Dans ce cadre, il faut travailler à promouvoir une politique de communication entre les différents intervenants dans le commerce extérieur à travers :

- L'organisation des rencontres entre les différents opérateurs économiques en, tenant des réunions périodiques ou en les associant à des conférences ou des forums pour les sensibiliser de tout ce qu'il devant à l'égard des services administratives qui interviennent au sein de la chaine logistique notamment avec l'administration des douanes ;

- Le renforcement du rôle du CNIS en matière de communication surtout vis-à-vis des différents opérateurs économiques ;
- Interconnexion les bureaux des opérateurs économiques par le système de SIGAD afin de faciliter les opérations de dédouanement en les rendant efficace ;
- La création d'une banque des données ouverte à tous les opérateurs économiques ;
- Le renforcement de la coordination entre les opérateurs économiques intervenant dans le commerce extérieur par la création des cellules à cet effet (guichet unique), et tacher plus à renforcer cette coordination au sein du conseil d'éthique douanière ;
- La mise en place des registres, lignes téléphoniques ou d'Internet afin de collecter toutes doléances, propositions et avis concernant tous les intervenants ;
- La création des postes du conseil permanents au sein de l'administration des douanes, ils auront la tâche de donner des conseils, informations en matière d'éthique professionnelle ;

Sous- section 02 : la formation

La formation et la gestion des compétences jouent un rôle primordial pour la bonne exécution des taches dans n'importe quelle organisation (douane, entreprise portuaire...), notamment dans un environnement caractérisé par son changement rapide où la maîtrise des nouvelles technologies de l'information et de communication, technique de management, transport, manutention et stockage des marchandises est une nécessité vitale.

Il est important de signaler que la politique de formation au sein de la chaîne logistique nécessite l'existence d'une politique de formation sectorielle concerne chaque intervenant et en même temps une politique de formation commune pour

l'ensemble dans le cadre de la coopération et la coordination entre eux, dans un but de complémentarité des tâches.

A ce titre, on peut concevoir que cette politique de formation doit baser sur des méthodes de formation efficaces avec des programmes qui doivent contenir les nouvelles techniques utilisées actuellement dans la gestion des opérations logistiques en commerce international.

Paragraphe 01 : les méthodes de formation

Pour mettre les cadres et l'ensemble du personnel qui travaillent au niveau de la chaîne en mesure en vue d'atteindre les objectifs d'améliorer le service présenté dans ce cadre, les méthodes de formation doivent prendre en considération les points suivants :

- Tous les intervenants doivent assurer une formation initiale pour leurs agents dans laquelle ils acquissent toutes les informations et les nouvelles techniques nécessaires pour effectuer leur travail convenablement sans oublier les méthodes de coordination avec les autres au sein de la chaîne logistique ;
- Les organismes doivent, aussi, assurer une formation continue et recyclage permanent au profit le personnel ancien.
- La participation des fonctionnaires relevant des différents organismes aux ateliers, séminaires et les journées d'étude organisés dont leurs sujets concernent les facilitations et les nouveautés dans le domaine de la gestion logistique ;
- L'extension de la coopération en matière de la formation avec les universités et les grandes écoles (ENA, ESB, ISM, ENI, IDF...) ainsi que avec l'étranger ;
- La formation des formateurs ;

Paragraphe 02 : les programmes de formation

Les programmes de formation fournis au personnel exerçant au sein de la chaîne logistique doivent faire l'objet de mise à jour et prendre en considération

l'évolution au niveau de l'activité des entreprises à l'échelle national et international ainsi que chaque programme doit compléter l'autre.

De ce fait, les programmes doivent contenir les points principaux suivants :

- La gestion et le management ;
- Les nouvelles technologies de l'information et de communication ;
- Les techniques logistiques (manutention, stockage...) ;
- La gestion des risques et le ciblage pour les agents des douanes ainsi que les techniques d'utilisation des scanners et le traitement de l'imagerie ;
- l'éthique professionnelle pour l'ensemble du personnel exerçant au sein de la chaîne logistique ;
- Organisation des journées d'information concernant les nouvelles réglementations et procédures ;
- La formation ne doit pas se limiter à la théorie.

Sous-section 03: l'amélioration des conditions de travail

La promotion de l'éthique professionnelle et la formation ne suffisent pas pour mettre en place un cadre de travail favorable dont l'objectif est de faciliter la fluidité des opérations commerciales, de ce fait, les intervenants doivent améliorer les conditions de travail pour leurs personnels à travers :

- L'augmentation des salaires pour l'ensemble du personnel exerçant au sein de la chaîne logistiques et notamment pour les fonctionnaires de la fonction publique (les douaniers...) ;
- La révision du système des indemnités à travers la création d'une prime de risque pour les fonctionnaires travaillant dans des postes sensibles ;
- La dépénalisation des actes de gestion notamment pour les douaniers ;
- Associer les syndicats dans l'élaboration des statuts de travail ;

- La prise en charge sur le plan social ;
- D'assurer le transport et la restauration au niveau du lieu de travail ;
- D'accorder des prêts sociaux sans intérêt pour l'acquisition des logements.

Conclusion du chapitre

La facilitation des opérations commerciales à l'international nécessite la mise en place d'un cadre d'association et de coopération entre les différents intervenants à tous les plans (local, national et international) et la création des guichets uniques aux niveaux des ports et aéroports.

Cependant, cette association ne suffit pas, il est nécessaire de l'accompagner par l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de communication (système d'échange de données informatisées EDI, commerce électronique) et la revalorisation et l'investissement dans la gestion des ressources humaines à travers la formation, la promotion de l'éthique professionnelle et l'amélioration des conditions de travail surtout sur le plan pécuniaire.

Aussi, il est important d'investir dans le domaine portuaire par la construction des ports de 04^{ème} génération dotés de tous les équipements modernes de manutention avec des surfaces adéquates de traitement des conteneurs et des infrastructures routières qui facilitent les flux des marchandises.

Cette situation oblige les intervenants à agir pour imposer de nouveaux critères et outils de gestion pour assumer ces mutations liées au libéralisme commercial. Cette adaptation va modifier le fonctionnement de cette chaîne logistique en offrant des opportunités à d'autres intervenants pour pallier aux carences qui ont citées afin d'augmenter le volume des échanges tout en réduisant les niveaux des coûts de transaction et assurant la fluidité de la circulation des informations et des documents.

Conclusion Générale

En conclusion, on peut dire que la facilitation des opérations du commerce extérieur est une nécessité imposée par le nouveau système économique mondial basé sur la notion de la mondialisation et ses principes. De ce fait, tous les Etats ont été obligé de mettre un système commercial qui facilite les flux des marchandises sans restriction dans un but de chercher des marchés pour la commercialisation des produits. Aussi, cette commercialisation à l'international doit être effectuée avec la minimisation des coûts et des délais et par voie de conséquence la maximisation des profits.

A cet titre, les facilitations commerciales ont été trouvées comme mécanisme pour réaliser ces objectifs, et ce, à travers la mise en place d'un système des règles communes et harmonisées sur le plan international en vue d'exclure toutes les difficultés et les discordances dans les procédures commerciales et les documents utilisés à cet effet par chaque Etat.

Dans ce cadre, les organisations internationales ont mis un cadre législatif international dans le quel il a été défini les règles régissant le commerce international. Ce cadre législatif par la suite a imposé aux Etats et notamment les pays de tiers monde de modifier et mettre à jour leurs législations et réglementations.

A ce propos, l'Algérie a engagé une large politique de réformes économiques par la libéralisation du commerce extérieur et la conclusion des accords d'association avec l'union européenne et la grande zone arabe de libre échange ainsi que la ratification de plusieurs conventions relatives aux banques, assurance, commerce, transport...et l'adhésion aux différentes organisations internationales encadrant le commerce international à l'exception de l'OMC.

A cet effet, l'Algérie a mis en place des facilitations au sein de la chaîne logistique en vue de répondre aux normes et exigences de la communauté internationale. Ces facilitations concernent le secteur bancaire par la promulgation

de la loi de crédit et de monnaie et de donner aux opérateurs le droit de choisir entre des moyens de paiement divers ; les assurances, et ce, par la mise à la disposition aux agents économiques plusieurs types de police pour la couverture des risques liés au transport des marchandises et de non paiement ainsi que la création de la compagnie algérienne d'assurance et de garantie des exportations pour la promotion des exportations hors hydrocarbures.

Aussi, l'Algérie a révisé les cadres législatifs régissant les activités de transport et portuaire par leur libéralisation en vue de les mettre en harmonie avec les règles de l'économie du marché ainsi que l'investissement d'une manière intensive dans le domaine des travaux publics et notamment en ce qui concerne les infrastructures routières, portuaires et aéroportuaires dans un but d'offrir un service de qualité.

De plus, la douane algérienne en tant que un maillon indispensable et incontournable de la chaîne logistique chargée de contrôle des importations et des exportations accorde certaines facilitations importantes telles que : l'instauration des mesures d'accélération des procédures de dédouanement comme le circuit vert qui permet l'enlèvement automatique et sans visite physique des marchandises, l'utilisation du système SIGAD qui est considéré comme le système le plus performant au niveau de la chaîne logistique et qui gère presque de 98% du commerce international, le statut de l'opérateur économique agréé et le contrôle douanier basé sur la gestion des risques et le contrôle à postériori.

Cependant, d'après l'étude et l'analyse des facilitations existantes à l'épreuve du terrain suivant les statistiques et les données disponibles concernant l'activité de chaque intervenant ainsi que suite aux rapports établis par les organisations internationales de l'évaluation de l'économie nationale et malgré les efforts déployés par l'Etat Algérien à travers les facilitations accordées par les intervenants, la politique de facilitation n'est pas en mesure des attendus et loin des normes internationales ce qui a été traduit par l'augmentation des coûts et des délais au sein

de la chaîne logistique ainsi qu'au mauvais service offert. Cette situation est due aux raisons suivantes :

- L'Etat n'a pas pu de s'adapter avec les nouvelles missions de contrôle et de régulation dans le cadre de l'économie du marché ;
- Manque de la coordination et la coopération entre les différents intervenants et le secteur privé n'est pas associé dans l'élaboration des politiques concernant les facilitations
- L'absence d'une politique de formation professionnelle adéquate chez les différents intervenants qui prend en considération l'évolution du commerce international et l'utilisation des nouvelles technologies pour la gestion des opérations logistiques et le contrôle des flux de marchandises, c'est-à-dire manque de professionnalisme du personnel exerçant au sein de la chaîne logistique, ce qui va sans doute d'engendrer des coûts et augmenter les délais d'enlèvement des marchandises. Aussi, il a été constaté le manque d'une stratégie de la promotion de l'éthique professionnelle.
- l'absence d'un système d'information intégré au niveau des ports et aéroports qui regroupe tous les intervenants où les données relatives aux marchandises importées ou exportées circulent en temps réel entre eux et qui facilite le traitement des marchandises avant leur arrivée jusqu'à l'enlèvement, malgré les tentatives d'élaboration d'un système en 2000 mais à ce jour aucun système n'a été mis en place à l'exception des systèmes utilisés par chaque intervenant (SIGAD de la douane et les systèmes des entreprises portuaires) ;
- l'absence des infrastructures portuaires et routières qui assurent l'exercice des opérations logistiques (manutention, acconage, transport...) dans des bonnes conditions. Dans ce cadre, à ce jour, les ports n'arrivent pas à offrir un service de qualité avec une rapidité, de ce fait, le nombre des navires en rade est toujours en augmentation. Aussi, l'utilisation des anciens matériels de manutention et la non-utilisation des portiques conteneurs accroît d'une

façon considérable les délais de déchargement et de chargement des marchandises ce qui augmente le nombre des navires en rade et le recours à l'utilisation navires conventionnels devient obligatoire avec leurs surcoûts.

- Malgré que la douane algérienne accorde plusieurs facilitations au profit des opérateurs économiques par la mise en place certaines mesures d'accélération des procédures de dédouanement (SIGAD, circuit vert, statut de l'OEA...) mais elle n'arrive pas à réduire les délais dédouanement et ce dû à la visite physique obligatoire des marchandises qui touche plus de 80% de l'ensemble des marchandises importées durant les trois dernières années.

De ce qui précède, il est souhaitable aux autorités Algériennes de mettre en place une stratégie nationale efficace basée sur la coordination et la coopération entre les intervenants et leurs tutelles sur tous les niveaux local, national et international ; et qui prend en considération les normes de qualité pour pouvoir concurrencer à l'international. Aussi, l'installation de Haut Conseil de Mer, les comités de facilitations maritimes et les guichets uniques au niveau des ports et aéroports est une nécessité vitale qui constitue le cadre de travail commun et coordonné entre les intervenants au sein de la chaîne logistique.

Aussi, cette stratégie doit se baser sur l'utilisation obligatoire des nouvelles technologies de l'information et de la communication comme un outil de travail et revaloriser la gestion des ressources humaines à travers l'enrichissement des programmes de formation, la promotion de l'éthique professionnelle pour exclure les agissements douteux du personnel (bureaucratie et corruption) et l'amélioration des conditions de travail.

En fin, pour l'optimisation de la chaîne logistique, c'est-à-dire de minimiser les délais et les coûts et maximiser les profits, il est souhaitable de mettre une stratégie de facilitations qui contient les points suivant :

COORDINATION – NTIC – CAPITAL HUMAIN

Liste des abréviations

Abréviations	Significations
AIVP	Association internationale des villes
ANEXAL	Association nationale des exportateurs Algériens
ATA	Admission temporaire
BAE	Bon à enlever
BIRD	Banque internationale de construction et développement
CACI	Chambre Algérienne du commerce et de l'industrie
CAGEX	Compagnie Algérienne de garantie des exportations.
CALTRAM	Compagnie Algérienne du transport maritime
CCD	Conseil de coopération douanier
CCI(LE)	Le centre de commerce international
CCI(LA)	La chambre de commerce internationale
CDA	Code des douanes algériennes
CMA	Compagnie maritime et d'affrètement
CNAN	Compagnie nationale Algérienne et de statistique
CNIS	Centre national de l'informatique et de statistique
CNUDCI	Commission des nations unies sur le droit commercial international
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce international
CRE-DOC	Crédit documentaire
DGD	Direction Générale des Douanes
EDI	Echange des données informatisés
EDIFACT/ONU	Enormes internationales sur les EDI
EPAL	Entreprise portuaire d'Alger
EPB	Entreprise portuaire de Bejaia
EVP	Equivalent conteneur vingt pieds
FIATA	Fédération internationale des associations des transitaires et assimilés
FMI	Fond monétaire international
IATA	Association internationale de transport aérien
IRU	Union international routier

INAPI	Institut national de la propriété industrielle
ISO	International standardisation organisation
OMD	Organisation mondiale des douanes
OMC	Organisation mondiale de commerce
ONS	Office national des statistique
PROMEX	Office Algérien de promotion du commerce extérieur
SH	Système harmonisé
SIGAD	Système informatisé de gestion automatisé des douanes .
SWIFT	Society for Wide Inter-Bank Financial Télécommunications

Bibliographie

Bibliographie :

Les ouvrages :

1. NGUYEN-THE M, Importer, 4e edition, EYROLLES, 2011;
2. Paveau J ; Duphil F, Pratique du Commerce International, 20^{ème} édition, les Editions FOUCHER, Vanves 2007 ;
3. Natarel E, Le rôle de la douane dans les relations commerciales internationales, 2^{ème} édition, EDITION ITCIS, octobre 2007 ;
4. Massabie-François M, Commerce international, gestion des opérations import-export, EDITION Bréal, aout 2008 ;
5. De Wulf L ; Sokol José-B, Manuel de modernisation douanière, Edition ESKA, 2007 ;
6. KSOURI, I, Les régimes douaniers, Edition Grand Alger Livres, 2007 ;
7. Ouvrage collectif, les relations douanes entreprises à l'épreuve des défis du commerce mondial, Edition ITCIS, 2009 ;
8. DIONE A, le droit douanier à l'épreuve des réseaux informatiques, Edition ITCIS, 2008 ;
9. Belotti J Transport international des marchandises, 03^{ème} édition, Edition vuibert, 2004,
10. Mahfoud L, Organisation Mondiale du Commerce, Office des Publications Universitaire, 1^{ère} édition, juillet 2006 Alger.
11. Krugman, P ; Obstfeld, M. Economie Internationale, 07 éditions, PEARSON Education 2006.
12. Legrand L ; Martini H. Management des opérations de commerce international, Dunod, Paris 2003.
13. Bakandéja wa Mpungu, G le Droit du Commerce International (les peurs justifiées de l'Afrique face à la mondialisation des marchés) Editions de Boeck Université Paris, Bruxelles 2001.

14. Chevalier D ; Duphil F, Transporter à l'international, 4eme édition, Editions FOUCHER, Vanves 2009
15. Mishkin F, Monnaie, banque et marchés financiers, 08^{ème} édition, Edition PEARSON Education, 2007 ;
16. BORONAD V, commerce international marketing et négociation, Edition Bréal, 1998 ;
17. Mohamed CHERIF Fatima zohra, l'activité portuaire et maritime de l'Algérie, problèmes et perspectives. Algérie : OPU, 2004.

Les conventions internationales, lois et textes réglementaires :

I. Lois et Ordonnances :

1. La loi n°78/02 du 11/02/1978 relative au monopole de l'Etat sur le commerce extérieur ;
2. La loi n° 88/29 du 19/07/1988 relative au monopole de l'Etat sur le commerce extérieur ;
3. L'ordonnance 75/58 du 26/09/1975, modifiée et complétée, portant code de commerce ;
4. La loi n°88/17 du 10/05/1988, portant orientation et organisation des transports terrestres ;
5. L'ordonnance 79/07 du 21/07/1979 modifiée et complétée portant code des douanes ;
6. L'ordonnance n° 76/80 du 23 octobre 1976 modifiée et complétée portant code maritime ;
7. La loi 90/10 du 14/04/1990, modifiée et complétée, relative à la monnaie et au crédit ;
8. La loi n° 90/16 du 07/08/1990 portant la loi des finances complémentaires 1990 ;
9. L'ordonnance n°96/06 du 10/01/1996 relative à l'assurance crédit à l'exportation ;

10. Ordonnance n°96/09 du 10/01/1996 relative au crédit bail ;
11. La loi n°98/06 du 2/06/1998, modifiée et complétée, fixant les règles générales relatives à l'aviation civile ;
12. Ordonnance n°03/04 du 19/07/2003 relative aux règles générales applicables aux opérations d'importation et d'exportation de marchandises ;
13. La loi n°09/09 du 30/12/2009 portant loi des finances pour 2010 ;

II. Textes réglementaires :

1. Décret exécutif n°96/327 du 01/10/1996, portant création de l'office algérien pour la promotion des exportations ;
2. Décret exécutif n°96/235 du 02/07/1996 définissant les conditions et modalités de gestion des risques couverts par l'assurance-crédit à l'exportation ;
3. Décret exécutif n°99/199 du 18/08/1999, portant le statut de l'autorité portuaire ;
4. Décret exécutif n°12/93 du 01/03/2012 fixant les conditions et les modalités du bénéfice du statut d'opérateur économique agréé en douane ;
5. Décision n°09 du 03/02/1999 fixant les conditions et les modalités de dédouanement des marchandises par le système SIGAD, Direction Générale des Douanes ;
6. Décision n°11 du 03/04/2000 relative à la rationalisation du contrôle douanier et la mise en place du circuit vert , DGD ;
7. Décisions de 03 à 08 du 03/02/1999 régissant les régimes douaniers économiques, DGD.

Les rapports et publications:

1. Rapport de l'examen de la politique de l'investissement en Algérie, CNUCED, 2004 ;
2. Rapport de la commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa trente-huitième session 4-15 juillet 2005 ;

3. Annuaire statistique des ports de commerce, ministère des transports, 2007 ;
4. Cadre de normes, Organisation Mondiale des Douanes, juin 2005 ;
5. Rapport de l'évolution économique et monétaire, Banque d'Algérie, 2008 ;
6. Facilitation du commerce, OMD, n°65, juin 2011 ;
7. Le rapport du recensement économique, ONS, Alger, juillet 2012 ;
8. Flach conjoncture décembre 2011 ministère des finances Alger ;
9. L'Algérie en quelques chiffres 2010, Alger, ONS ;

Les articles des revues :

1. Khelifa k, Juillet 2010, Evolution des Ports Secs en Algérie et modalités d'accès, Revue le Phare n°135/2010 page 25 ;
2. Boumessila A, Mai 2008, Le Système Portuaire Algérien : Une Mutation Pénible, Revue le Phare n°109/2008 page 21 ;
3. Dione A, Septembre 2008, Le douanier à l'épreuve des réseaux informatiques : Le défi du commerce électronique, Revue le Phare n°113/2008 page 44 ;
4. Bernard A.M, Septembre 2008, Les incoterms, Revue le Phare n°125/2008 page 33 ;
5. Khelifa K, Juillet 2009, Transport et Logistique : vide juridique et organisationnel sur le terrain, Revue le Phare n°123/2009, page 05.

Séminaires et colloques :

1. CUBEDDU A ; BIRECHE N, Expert International : « l'environnement financier des opérations du commerce international » Ecole Supérieure des Douanes d'ORAN, septembre 2010 ;
2. DEUTSCH J-P ; Saïd TEFILI, Expert International : « l'environnement douanier et fiscal des opérations du commerce international » Ecole Supérieure des Douanes d'ORAN, septembre 2010 ;

3. DEUTSCH J-P ; TEFILI S ; Expert International :, « l'environnement logistique et douanier des opérations du commerce international » Ecole Supérieure des Douanes d'ORAN, septembre 2010 ;

Table des matières

Dédicaces	04
Remerciements.....	05
Introduction Générale	06
Chapitre 01 : le cadre institutionnel et conventionnel de la chaine logistique en commerce international.....	12
Introduction chapitre 1^{er}.....	13
Section 01 : le cadre institutionnel et conventionnel du commerce international.....	14
Sous-section 01 : le cadre institutionnel du commerce international.....	14
Paragraphe 01 : le cadre institutionnel international.....	14
Paragraphe 02 : le cadre institutionnel national	27
Sous-section 02 : le cadre conventionnel du commerce international.....	30
Paragraphe 01 : le cadre conventionnel international	30
Paragraphe 02 : le cadre juridique national	33
Section 02 : le cadre institutionnel et conventionnel de l'activité de transport international des marchandises	37
Sous-section 01 : le cadre institutionnel de l'activité de transport international des marchandises.....	37
Paragraphe 01 : le transport terrestre	37
Paragraphe 02 : le transport maritime	40
Paragraphe 03 : le transport aérien.....	42
Paragraphe 04 : le transport multimodal	43
Sous-section 02 : le cadre conventionnel de l'activité de transport international des marchandises.....	44
Paragraphe 01 : le transport terrestre	45
Paragraphe 02 : le transport maritime	46
Paragraphe 03 : le transport aérien.....	47
Paragraphe 04 : le transport multimodal	49

Section 03: le cadre institutionnel et conventionnel de l'activité portuaire	49
Sous-section 01 : le cadre institutionnel de la communauté portuaire.....	49
Paragraphe 01 : L'association internationale des ports (IAPH)	49
Paragraphe 02 : Association internationale des villes et ports	50
Paragraphe 03 : La fédération internationale des courtiers en douanes	50
Sous-section 02 : le cadre conventionnel de la communauté portuaire	51
Conclusion chapitre 1^{er}	51
Chapitre 02 : l'Etude des facilitations existantes à l'épreuve du terrain en Algérie...52	
Introduction chapitre 02^{ème}.....	53
Section 01 : facilitations liées à la transaction internationale.....	54
Sous-section 01 : les incoterms	54
Paragraphe 01 : définition et rôles des Incoterms	54
Paragraphe 02 : historique des Incoterms	55
Paragraphe 03 : Incoterms ICC version 2010.....	61
Sous-section 02 : le circuit bancaire	65
Paragraphe 01 : les moyens de paiement en commerce international.....	65
Paragraphe 02 : les modes de financement du commerce extérieur	72
Paragraphe 03 : les difficultés rencontrant les facilitations bancaires	76
Sous-section 3 : les facilitations des garanties d'assurance contre les risques en commerce International	78
Paragraphe 01 : l'assurance des risques liés au transport des marchandises	79
Paragraphe 02 : la couverture des risques de non paiement.....	81
Paragraphe 03 : la Compagnie Algérienne d'Assurance et de Garantie des Exportations	84
Section 02 : facilitations liées aux opérations logistiques du commerce extérieur	87
Sous-section 01 : facilitations liées au transport des marchandises.....	88
Paragraphe 01 : les facilitations liées au transport terrestre	88
Paragraphe 02 : les facilitations liées au transport aérien	95

Paragraphe 03 : les facilitations liées au transport maritime.....	100
Sous-section 02 : facilitations liées au secteur portuaire	104
Paragraphe 01 : le cadre réglementaire de l'activité portuaire.....	105
Paragraphe 02 : les moyens portuaires	106
Section 03 : facilitations douanières	114
Sous-section 01 : Facilitations liées à la procédure douanière	114
Paragraphe 01 : Conduite et mise en douane	114
Paragraphe 02 : Le dédouanement de marchandises	117
Paragraphe 03: évaluation des facilitations liées aux procédures de dédouanement.....	123
Sous-section 02 : mesures tendant à l'accélération de la procédure de dédouanement.....	124
Paragraphe 01 : L'utilisation du système SIGAD.....	125
Paragraphe 02 : le circuit vert	130
Paragraphe 03 : Le Statut de l'opérateur économique agréé	134
Sous-section 03 : la promotion des régimes douaniers économiques	137
Paragraphe 01 : Les régimes douaniers économiques liés à l'activité industrielle.....	138
Paragraphe 02 : Les régimes douaniers économiques liés à l'activité commerciale	141
Paragraphe 03 : Les régimes douaniers économiques liés à l'activité de transport.....	145
Conclusion chapitre 2^{ème}	145
Chapitre 03 : la mise en place d'une stratégie de facilitation de la chaîne logistique.....	147
Introduction chapitre 03^{ème}.....	148
Section 01 : l'instauration d'une stratégie d'association et de coordination entre les intervenants	149
Sous section 01 : les niveaux de l'association.....	149

Paragraphe 01 : au niveau national.....	149
Paragraphe 02 : au niveau local (au niveau de la chaine logistique).....	150
Paragraphe 03 : au niveau international	151
 Sous-section 02 : La mise en place d'un guichet unique	151
Paragraphe 01 : Notion de guichet unique.....	151
Paragraphe 02 : Le guichet unique pour les opérations de commerce extérieur	152
 Section 02 : l'utilisation des nouvelles technologies au sein de la chaine logistique	 152
Sous- section 01 : Création d'un système d'échange de données informatisées (EDI)	153
Paragraphe 01 : Introduction à l'échange de données informatisées (EDI)	153
Paragraphe 02 : l'EDIFACT/ONU comme norme internationale de l'EDI	155
Sous- section 02 : le commerce électronique.....	160
Paragraphe 01 : l'importance prise par NTIC dans les échanges.....	161
Paragraphe 02 : l'internet et le commerce (commerce électronique)	162
 Section 03 : la revalorisation de la gestion des ressources humaines	165
Sous-section 01 : la promotion de l'éthique professionnelle	165
Paragraphe 01 : l'éthique professionnelle au niveau de la communauté portuaire.....	166
Paragraphe 02 : l'éthique professionnelle au niveau des services des douanes.....	167
Paragraphe 03 :l'éthique professionnelle au niveau des opérateurs économiques	171
Sous-section 02 : la formation	172
Paragraphe 01 : les méthodes de formation.....	173
Paragraphe 02 : les programmes de formation.....	173
Sous- section 03 : l'amélioration des conditions de travail	174

Conclusion chapitre 3^{ème}	175
Conclusion Générale	176
Liste des abréviations	180
Bibliographie	182
Table des matières	188

Résumé

Actuellement, la chaîne logistique en Algérie se caractérise par la complexité et le manque d'une politique commune et l'harmonisation des textes réglementaires et législatifs ainsi que l'augmentation des frais logistiques. Malgré que les autorités algériennes publiques ont essayé à travers les différents intervenants de mettre à la disposition des opérateurs économiques un bouquet de facilitation mais n'arrivent pas à atteindre les objectifs attendus à savoir la minimisation des délais et des coûts et la maximisation des profits. Ces objectifs peuvent être réalisés mais avec la mise en place d'une stratégie d'association et de coopération entre les différents intervenants et l'encouragement de l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de télécommunication au sein de la chaîne logistique ainsi que la revalorisation de la gestion des ressources humaines à travers la formation et la promotion de l'éthique professionnelle.

Mots Clés :

La chaîne logistique; Douane; Facilitation; Port; Commerce international; Assurance; Système d'information; Procédure de dédouanement; Commerce électronique; Formation.