

UNIVERSITÉ MOULOUD MAMMARI DE TIZI OUZOU
FACULTÉ DES SCIENCES ÉCONOMIQUES,
COMMERCIALES, ET DES SCIENCES DE GESTION
DÉPARTEMENT DES SCIENCES COMMERCIALES



**Mémoire de fin d'études en vue de l'obtention de diplôme du
Master en sciences commerciales**

Option : Finance et commerce internationale

Thème

***La digitalisation du processus de dédouanement en
Algérie : Cas d'une opération d'importation au sein
d'un bureau de transit (ABDELKAFI Transit)***

Présenté par :

- RABAHALLAH Sihem
- YATAGHANE Aldjia

Encadré par :

-M^{me} ZEMIRLI Radhia

Devant le jury composé de :

Rapporteur : M^{me} ZEMIRLI Radhia, MCA, UMMTO

Présidente : M^{me} DJELLOUT Fatima, MAA, UMMTO

Examinatrice : M^{me} MADIOU Lydia, MCB, UMMTO

Promotion 2024- 2025

Remerciement

Avant tout, nous rendons grâce à Dieu Tout-Puissant, qui nous a accordé la patience, la force et la persévérance nécessaires pour mener à bien ce travail.

Nous tenons à exprimer notre profonde gratitude à notre encadrante Madame Zemirli, pour sa disponibilité, ses conseils précieux, son encadrement rigoureux et son accompagnement tout au long de la réalisation de ce mémoire. Sa bienveillance et son exigence scientifique ont été une source de motivation constante.

Nos sincères remerciements vont également à l'ensemble du corps enseignant de notre département, pour la qualité de l'enseignement dispensé, leur accompagnement académique et leur rôle essentiel dans l'enrichissement de nos connaissances tout au long de notre parcours.

Je souhaite également adresser mes sincères remerciements aux membres du jury pour le temps consacré à l'évaluation de notre travail.

Nous n'oublions pas de remercier les responsables et professionnels qu'on a pu rencontrer au sein du bureau ABDELKAFI transit, pour le temps qu'ils nous ont accordé, la richesse de leurs témoignages et la pertinence de leurs contributions.

Enfin, nous remercions toute personne ayant contribué, de près ou de loin, à la réalisation de ce mémoire.

Dédicace

À vous, mes chers parents, la source de ma force

Ceux qui m'ont appris à croire en moi, à être la meilleure version de moi-même.

*Merci pour votre amour inconditionnel, merci d'être toujours là pour moi, je
vous aime*

A toi, mon unique frère Ali, compagnon de vie, d'enfance et de rêves

Merci de m'avoir accompagné sans relâche

À mon binôme, celle avec qui j'ai partagé chaque étape de ce travail,

Merci pour ta confiance

Et à mes amies

Aldjia

Dédicace

C'est avec une profonde gratitude et sincère mots que Je dédie ce modeste travail avant tout à mes chers parents, pour leur amour inconditionnel, leur soutien et leurs sacrifices tout au long de mon parcours. Leur confiance en moi a toujours été une source d'inspiration et de force.

À ma famille, qui m'a toujours encouragée, écoutée et soutenue dans les moments de doute comme dans les moments de réussite.

A mon binôme, pour sa belle collaboration tout au long de ce travail.

À mes enseignants, pour leur encadrement, leurs conseils précieux et la qualité de leur enseignement qui m'a permis d'enrichir mes connaissances et de franchir cette étape importante.

Enfin, à mes amis, avec qui j'ai partagé les bancs de l'école, compagnons de longues journées de cours, de révisions intensives, de doutes partagés et de fous rires inoubliables.

Sihem

Liste des abréviations

- AFE** : Alliance pour la Facilitation des Échanges
- ALCES** : Algerian customs electronic system
- ANADA** : Agence Nationale d'Appui au Développement de l'Entrepreneuriat
- ANDI** : Agence Nationale de Développement de l'Investissement
- APEC**: Asia-Pacific Economic Cooperation
- B/L**: Bill of Lading (Connaissance)
- BPM** : Business Process Management
- CDW-CERTEX** : Customs Data Warehouse – Centre de Traitement de l'Information Douanière
- CEE** : Communauté Économique Européenne
- CEFACT-ONU** : Centre des Nations Unies pour la Facilitation du Commerce et les Transactions Électroniques
- CESAP** : Centre d'excellence pour les statistiques en Afrique
- CCI** : Chambre de Commerce Internationale
- CFR** : Cost and Freight (Coût et fret)
- CIF**: Cost, Insurance and Freight
- CIP**: Carriage and Insurance Paid to
- CIS** : Comité Interministériel de la Sécurité
- CNUCED** : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
- CNUDCI** : Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International
- CNTD** : Centre National de Traitement Douanier
- COVID-19**: Coronavirus Disease 2019
- CPT**: Carriage Paid To (Port payé jusqu'à)
- DAP** : Delivered at Place (Rendu au lieu de destination)
- DGD** : Direction Générale des Douanes
- DNS** : Domain Name System (Système de noms de domaine)
- DSI** : Direction des Systèmes d'Information
- DPU** : Delivered at Place Unloaded (Rendu au lieu de destination, déchargé)
- ECOR** : Échange de Conteneurs en Réseau
- EDIFACT/NU** : Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport / Nations Unies
- ERP** : Enterprise Resource Planning (Planification des ressources de l'entreprise)
- EXW** : Ex Works (À l'usine)

- FAS** : Free Alongside Ship (Franco le long du navire)
- FCA** : Free Carrier (Franco transporteur)
- FOB** : Free On Board (Franco à bord)
- G7** : Groupe des sept pays industrialisés
- HDM**: High-Density Medium
- IA**: Intelligence Artificielle
- ICC** : International Chamber of Commerce
- IDA** : International Development Association (Association Internationale de Développement)
- IOT** : Internet of Things (Internet des objets)
- IPS** : Infrastructure de Protection Systémique (ou Intrusion Prevention System)
- ITC** : International Trade Centre (Centre du commerce international)
- MLETR** : Model Law on Electronic Transferable Records (loi type sur les documents électroniques transférables)
- OMC** : Organisation Mondiale du Commerce
- OMPI** : Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle
- RVP** : Réseau Virtuel Privé
- SH** : Système Harmonisé de désignation et de codification de la marchandise
- SQL** : Structured Query Language
- SYDONIA** : Système Douanier Automatisé
- SIGAD** : Système d'Information de Gestion Automatisé des Douanes
- TMS** : Transport Management System
- TVA** : Taxe sur la valeur Ajoutée
- UE** : Union Européenne
- UNI-PASS** : Système douanier intelligent sud-coréen
- WMS** : Warehouse Management System (Système de gestion d'entrepôt)

*Liste des tableaux et des
figures*

❖ **Liste des tableaux**

Tableau n° 1 : Présentation des trois centres de douanes..... 16

Tableau n° 2 : Description de la marchandise importée 82

❖ **Liste des figures**

Figure n°1 : Localisation du bureau ABDELKAFI Transit..... 78

❖ **Liste des annexes**

Annexe n°1 : Facture commerciale.

Annexe n°2 : Connaissance maritime.

Annexe n°3 : Registre de commerce.

Annexe n° 4 : Attestation d'immatriculation fiscale.

Annexe n°5 : Certificat d'origine.

Annexe n°6 : Certificat de conformité.

Annexe n°7 : Liste de colisage.

Annexe n°8 : La grille de saisie

Annexe n°9 : L'avis d'arrivée.

Annexe n°10 : Chemise de transit.

Annexe n°11 : Chemise de douanes.

Annexe n°12 : Décision d'octroi du statut d'opérateur économique agréé en douane.

Annexe n°13 : Certificat de circulation de marchandises.

Annexe n° 14 : Portail d'inscription des entreprises sur la plateforme ALCES

Annexe n° 15 : Portail d'inscription des particuliers sur la plateforme ALCES

Sommaire

Remerciements	I
Dédicaces	II
Introduction Générale	01

Chapitre 1 : Introduction aux mécanismes douaniers dans le cadre du commerce extérieur

Section 1 : Présentation générale de l'administration des douanes.....	06
Section 2 : Spécificités du processus de dédouanement en Algérie	17
Section 3 : La logistique internationale et ses implications sur le processus de de dédouanement.....	25

Chapitre 2 : L'apport de la digitalisation au processus de dédouanement

Section 1 : La transition vers la digitalisation du processus de dédouanement.....	38
Section 2 : Modernisation des douanes algériennes	48
Section 3 : Impacts et défis de la digitalisation du dédouanement.....	56

Chapitre 3 : Étude du rôle du transitaire et suivi d'une opération de dédouanement

Section 1 : Le rôle du transitaire dans le processus de dédouanement	66
Section 2 : Le processus de déroulement d'une opération de dédouanement à l'importation	
Section 3 : Analyse des résultats de la digitalisation dans le secteur douanier.....	87
Conclusion générale	100

Bibliographie

Annexes

Table des matières

Résumé

Introduction générale

Le commerce international joue un rôle fondamental dans le développement économique des nations en facilitant l'échange de biens, de services, et de technologies au-delà des frontières.

Les théories du commerce international présentent ces échanges comme étant une solution pour la notion de développement et la découverte de nouveaux territoires, synonyme de nouveaux biens.

Il permet aux pays d'élargir leurs marchés et d'accéder à des biens et services qui, autrement, n'auraient pas été disponibles sur leur marché national. Grâce au commerce international, le marché est plus concurrentiel.

Dans ce contexte, l'internationalisation consiste à mettre en place des pratiques commerciales permettant à l'entreprise de communiquer plus efficacement avec ses clients et partenaires à travers le monde. Auparavant, seules quelques entreprises ambitieuses mettaient en place un plan de mondialisation afin d'accéder à un ou plusieurs marchés internationaux.

De nos jours, le concept d'internationalisation est passé de simple recommandation à une nécessité absolue.

L'importation et l'exportation sont deux termes qui définissent une transaction commerciale internationale. Toute importation est soumise à un processus de vérification et d'imposition, tout comme l'exportation de marchandises vers d'autres pays. C'est dans ce cadre que la douane intervient pour encadrer ces échanges et garantir leurs régularités.

L'administration des douanes inscrit des priorités de son programme de réorganisation et de modernisation, la facilitation de l'opération de commerce international par des moyens notamment, l'introduction des simplifications des procédures de dédouanement.

La mise en œuvre des facilités dans la technique douanière qui ont fait preuve dans certains pays du monde permet à l'administration des douanes de contribuer à l'essor économique du pays.

En effet, la douane est chargée de recouvrer les droits et taxes ainsi que de percevoir toutes les impositions fiscales et parafiscales instituées par les différents textes législatifs auxquels sont soumises les marchandises tant à l'importation qu'à l'exportation.

Cette dernière est considérée une administration fiscale, compte tenu du rôle qu'elle joue en matière de perception de recettes douanières et non douanières.

Cependant, les opérations économiques et notamment les entreprises sont tenues de maîtriser toutes les procédures imposées par l'administration douanière et ce, pour permettre la réussite de la transaction à l'international.

L'Algérie, depuis l'ouverture de son économie, elle n'a cessé d'adopter des mesures visant la facilitation de la procédure douanière afin de créer un environnement juridique propice favorisant le développement des échanges internationaux.

Dans un contexte de mutation numérique croissante, l'intégration des technologies digitales dans le domaine douanier s'affirme comme une impérative stratégique visant à optimiser la célérité, la transparence et l'efficacité des opérations de dédouanement.

La digitalisation de ce processus repose sur l'implémentation de systèmes informatisés permettant la dématérialisation des déclarations, l'automatisation de la gestion des paiements, le suivi en temps réel des flux de marchandises et la facilitation des interactions entre les divers acteurs impliqués (importateurs, exportateurs, transitaires et administrations douanières).

Dans le cadre de ses réformes économiques et de la modernisation de ses administrations publiques, l'Algérie a entrepris des initiatives en faveur de la digitalisation de ses procédures douanières. Des dispositifs tels que le Système d'Information Douanier qui a été instauré dans l'optique de simplifier les formalités, réduire les délais de traitement et renforcer la transparence. Toutefois, malgré ces avancées notables, de multiples défis subsistent, notamment l'inadaptation des infrastructures technologiques, la résistance au changement, l'insuffisance de formation des agents et des entreprises ainsi que les enjeux liés au cyber sécurité.

De ce constat, la problématique centrale se pose comme suit :

« Dans quelle mesure la digitalisation du processus de dédouanement contribue-t-elle à l'optimisation et à la transparence des échanges commerciaux ? Et quel rôle joue le transitaire dans ce processus ? »

De cette problématique, découlent les sous-questions suivantes :

- La digitalisation des procédures douanières est-elle devenue une nécessité absolue ?
- Quels sont les problèmes et les défis auxquels le secteur douanier algérien est confronté dans le domaine du numérique ?
- Comment cette digitalisation contribue-t-elle à faciliter les transactions douanières en Algérie ?

- Quel est le rôle du transitaire dans ce processus de dédouanement ?

L'objectif principal de cette recherche consiste à analyser l'impact de la digitalisation sur le processus de dédouanement en Algérie en mettant l'accent sur ses avantages, ses limites ainsi que les défis inhérents à sa mise en œuvre. Plus précisément, cette étude vise à :

- Examiner l'architecture actuelle du processus de dédouanement en Algérie et les obstacles rencontrés.
- Évaluer les réformes et outils numériques déployés en vue de moderniser la douane algérienne.
- Identifier les apports et limites de la digitalisation en termes de coûts, de délais et de transparence.

Dans le cadre de ce mémoire de fin d'études, nous avons choisi de traiter le thème de la digitalisation du processus de dédouanement, car c'est un sujet d'actualité qui touche directement le commerce international et les échanges notamment en Algérie.

Pour cela, nous avons adopté une méthode de travail basée sur une combinaison entre la recherche théorique et l'observation pratique.

Dans une première étape, nous nous sommes appuyées sur des sources diverses comme des livres, des articles, des textes officiels et des sites spécialisés pour acquérir une vision plus claire sur les notions liées à la douane, au processus de dédouanement, à la logistique internationale et aux Incoterms.

Ensuite, nous avons étudié la digitalisation à travers l'utilisation des systèmes comme SIGAD et ALCES, ainsi que leurs avantages et limites.

Dans la dernière partie nous avons présenté le rôle du transitaire dans le processus de dédouanement, en expliquant ses responsabilités, ses obligations et son rôle.

Enfin grâce à notre stage effectué au sein du bureau de transit, ABDELKAFI Transit à Alger, nous avons pu suivre une opération réelle d'importation, ce qui nous a permis d'observer concrètement les différentes étapes du processus, de la réception de la marchandise jusqu'à son dédouanement. Cette observation pratique nous a également permis de voir l'utilisation du système ALCES dans la gestion électronique des documents douaniers et dans la transmission des données, confirmant ainsi l'impact de la digitalisation sur le travail quotidien des transitaires.

Cette méthodologie nous a donc permis de faire le lien entre la théorie et la pratique afin d'apporter une analyse plus complète et plus concrète de notre sujet.

Dans le premier chapitre, nous avons présenté la douane en abordant sa définition, son évolution et ses missions. Nous avons également expliqué les étapes du processus de dédouanement et mis en avant le rôle essentiel de la logistique et du transport dans le commerce international.

Le deuxième chapitre a été consacré à la digitalisation du processus de dédouanement. Nous avons étudié la transition vers le numérique, la modernisation de l'administration douanière en Algérie, ainsi que les impacts et les défis rencontrés dans la mise en œuvre de cette transformation.

Dans le troisième chapitre, nous avons montré le rôle du transitaire dans le processus de dédouanement. Nous avons aussi suivi une opération réelle d'importation dans le bureau ABDELKAFI Transit et évalué les résultats concrets de l'utilisation de la digitalisation.

Chapitre I

*Introduction aux mécanismes douaniers dans
le cadre du commerce extérieur*

La douane institue des contrôles rigoureux, que ce soit à l'entrée ou à la sortie du territoire douanier et ce dans la perspective de suivre tous les flux et de s'assurer de la sincérité des déclarations en douane avant l'enlèvement des marchandises.

Le dédouanement désigne la procédure à l'issue de laquelle des produits seront autorisés à entrer ou sortir d'un pays ou union douanière. Cette procédure prend différentes formes selon les spécificités des produits, des acteurs et des pays concernés.

L'adhésion de l'Algérie à la convention internationale de Kyoto, et ses négociations avec L'OMC et les enjeux économiques résultant de la mondialisation, du développement du commerce international et de l'ouverture des frontières l'ont contrainte à simplifier d'avantage les procédures douanières.

Dans ce chapitre nous allons présenter l'administration des douanes, ses missions, son organisme ainsi que les différentes étapes de processus de dédouanement et l'importance de la logistique internationale.

Section 1 : présentation générale de l'administration des douanes

La douane est un élément essentiel du fonctionnement du marché, ce dernier ne fonctionne efficacement que s'il existe des règles appliquées de manière harmonisée à ses frontières. Ces règles s'étendent à tous les volets de la politique commerciale. Les contrôles sanitaires et environnementaux, ainsi que la protection des intérêts économiques aux moyens d'instruments non tarifaires et de mesures de politique extérieure.

Dans cette section nous allons présenter des généralités relatives aux spécificités de la douane à travers sa définition, son rôle ainsi que ses missions.

1. Définition de l'administration des douanes

La notion « douane » est très utilisée, elle est définie de plusieurs façons, mais son contexte reste le même. Nous allons dévoiler quelques définitions, celles qui nous semblent être les plus adaptées ; c'est un service administratif responsable de l'application de la législation douanière et de perception des droits et taxes et qui est également chargée de l'application d'autres lois et règlements relatifs à l'importation, à l'exportation, à l'acheminement ou au stockage des marchandises.¹

¹ KSOURI, I. Les régimes douaniers (intitulés, bases légales, bénéficiaires et procédures), Editions 2007, Alger, p49

L'administration des douanes est l'une des structures des pouvoirs publics ayant un caractère paramilitaire sous tutelle du ministère des finances.

Elle joue un rôle essentiel dans la bonne gestion des affaires publiques tout en contribuant à la prospérité et à protection de la société. Elle gère aussi les flux physiques des marchandises, des personnes et des moyens de transport qui franchissent les frontières. L'une des principales pourvoyeuses de recettes, la douane est un régulateur de l'économie nationale.

La douane est une administration très ancienne, elle est à la fois l'une des plus modernes et des plus réactives dans un contexte en évolution rapide. Elle est chargée par ses vastes compétences de mettre en œuvre et de faire respecter les dispositions législatives et réglementaires chaque fois que des personnes ou des marchandises traversent les frontières.²

2. L'évolution de système douanier algérien

Le système douanier algérien, qui est un nouveau style d'intervention dans les échanges commerciaux a connu une évolution liée à celle de l'économie des pays, il s'est progressé selon les différentes étapes.

2.1 La période après l'Indépendance (1962 jusqu'à à 1990)³

La période suivant l'Indépendance constitue une étape fondatrice dans l'organisation de l'organisation douanière en Algérie.

2.1.1 Organisations et le règlement

La douane a connu plusieurs phases :

2.1.1.1 (1962-1971) : cette phase est caractérisée par :

- ❖ La création de la première organisation de la douane de l'Algérie indépendante selon le décret n°63-127 daté du 19/04/1963, qui comprenant l'organisation du ministère de finance, ou' il a été créé la sous-direction des douanes, puis c'est la création de la direction des douanes à partir de l'année 1964.
- ❖ En 1968 a été créé 43 bureaux de douane répartis sur quatre directions régionales (Alger, Laghouat, Annaba, et Oran).
- ❖ Un contrôle limité du commerce extérieur.

² Louni, Tatem, « les procédures de dédouanement à l'importation cas ENIEM unité froid Oued-Aissi Tizi-Ouzou », (2020 ,2021), UMMTO. Consulté le 10 /03/2025 à 22h

³ SLIMANI(Salam), « évolution et organisation de la douane algérienne et réalisation d'une procédure de dédouanement à l'importation », mémoire de fin d'étude, (2008,2009), UMMTO. Consulté le 10/03/2025 à 23h28min

❖ Le tarif douanier comportant des droits de douane encourageant l'importation des biens industriels pour lesquels étaient appliqués un tarif de 10% de droit de douane pour les importations des produits destinées à la consommation finale.

2.1.1.2 (1971-1982)

Cette phase est caractérisée par la nationalisation progressive du commerce extérieur.

La direction des douanes a été organisée en 1971 en quatre sous-directions :

- ❖ La sous-direction de l'impôt et collection
- ❖ La sous-direction du système économique et le contrôle du commerce et des échanges internationaux.
- ❖ La sous-direction de l'organisation et de la statistique.
- ❖ La sous-direction de l'organisation des intérêts.

Ainsi que l'annulation en 1975, le code de douane hérité de la colonisation française, puis, l'adoption de premier code des douanes algériennes en 1979.

2.1.1.3 (1982-1990)

Cette phase est caractérisée par la promulgation « jugement » de la loi 19-07 portant code des douanes, qui constituent la base juridique principale devant régir l'activité douanière.

En 1988, un processus s'est traduit par la suppression du monopole de L'Etat sur l'économie extérieure. Il s'agit de la libéralisation progressive de l'économie, la réduction du taux des droits de douane et l'adaptation de la TVA.

En raison de l'importance et de l'évolution de ses activités et fonctions, et en ligne avec le développement du commerce extérieur, a été créée la direction générale des douanes en 1982 et organisé cinq direction de la réglementation douanière.

2.1.2. Télécommunications dans la douane

A la veille de l'Indépendance nationale il n'y'a aucune institution spécialisée dans le domaine.

Le réseau radio de télécommunication comprenant quatre centres au niveau de (Oran, Annaba, Laghouat, Skikda).

Au début des années quatre -vingt a été créée la sous-direction des télécommunications (rattachée à la direction centrale des crédits et des moyens).

2.1.3. Modernisations des systèmes de gestion

La mise en place de l'outil informatique a débuté en 1982, il avait pour mission de suivre les statistiques du commerce extérieur et le lancement officiel du système de dédouanement de marchandises daterait d'Avril 1986.

2.2. La période de l'économie centrée sur la libéralisation des échanges (à partir 1990 jusqu' à 2014⁴)

L'ouverture de commerce extérieur de l'Algérie a eu lieu dans le contexte international d'une croissance rapide distincte des biens et des services commerciaux, et de liquidité des capitaux, résultat de la mondialisation économique.

En plus de la mission de la fiscalité il en est résulté, deux éléments essentiels dans la mission de la douane (une mission de sécurité, et une mission économique).

2.2.1. Organisation et règlement

Cette période marque un tournant dans l'organisation de l'administration douanière en Algérie

2.2.1.1 (1990-1996) : cette phase est caractérisée par :

C'est la réorganisation des douanes, qui est structurée en (02) deux partie articulées

« service centraux et service extérieur ».

❖ La TVA a été instituée par l'article 67 de la loi de finance pour l'année 1991, il entre en application le 01/04 /1992.

❖ En 1993, c'est la réorganisation de l'administration des douanes, qui est structurée en deux parties : « service centraux et les services extérieur ».

❖ En 1995, une autre réorganisation est intervenue en cette période et s'est intéressée a trois domaine d'activités ; « la formation ,les hydrocarbures, et la prévention de sécurité de la sécurité du centre national de la documentation et de l'information des douanes et la création de centre national de transmission des douanes (CNIS) créé auprès de la DGD ,est régi par le décret n°91-191 du 01/06/1991,et la création du centre national de l'informatique et des statistiques des douanes (CNIS),qui est régi par le décret n°93-334 du 27/11/1993.

⁴ Mazouz, Haniche, « la gestion des procédures de dédouanement en Algérie cas : inspection divisionnaire de l'aéroport d'Alger Houari Boumediene, fret », (2017, 2018), UMMTO. Consulté le 12/03/2025 à 15h10min

2.2.1.2 (1996-2014)

- ❖ La création de centre national de formation douanière (CNFD), crée par le décret n°986141 du 10/05/1998.
- ❖ La TVA a deux quotités (taux) depuis 2001 est 17% « taux normale », 7% « taux réduit. ».
- ❖ La TPP est une taxe « spécifique » dans le montant est fixé à 1DA selon l'article 31 de la loi de finance 2007.
- ❖ Le document d'ouverture de crédit documentaire est obligatoire de l'année 2009 jusqu'à 2013.
- ❖ Notre pays s'est engagé à la libéralisation des échanges extérieurs.

2.3. La modernisation de l'administration des douanes

Elaboration d'un système informatisé par la mise en place d'un système de gestion, ce plan concerne le volet « ressource humaines », dans sa dimension quantitative (passer de 14000 douaniers à un effectif de 2000 douaniers) et qualitative (la formation), ainsi que le volet « infrastructure nouvelle » pour améliorer les conditions de travail et les moyens de contrôle. En application le programme de modernisation, l'administration des douanes s'est engagé à affiner sa vocation de levier économique par la mise en place des facilitations douanières.

Le changement des conditions de travail de l'administration des douanes à travers le renforcement des capacités et d'intervention de cette dernière, et le recours au contrôle a posteriori, et l'introduction des moyens modernes de gestion et de contrôle.

3. Les missions de la douane⁵

Les missions de la douane sont généralement fixées dans la loi douanière et spécifiées par L'article 3 de la loi n°79-07 du Code des Douanes Algérien.

D'autres textes à caractère législatif ou réglementaire chargent l'administration des douanes de l'application de dispositions relatives au contrôle aux frontières, notamment celles régissant les secteurs du commerce, des finances, de la défense nationale, de l'agriculture, de l'industrie, de la santé, des transports, du tourisme, de l'information et de la culture.

Le développement du commerce international et l'ouverture des frontières ont amené les Etats à confier à la douane des missions de protection de la santé publique, la morale

⁵ Direction Générale des douanes (les missions de la douane). Site officiel www.douane.gov.dz/. Consulté le 15/03/2025 à 21h46min

publique, la sécurité publique et les droits de propriété industrielle, commerciale et intellectuelle.

3.1. Missions économiques de la douane

- ❖ Appliquer en collaboration avec les institutions concernées, la législation et la réglementation régissant la circulation transfrontalière des marchandises
- ❖ Promouvoir de la concurrence loyale par la prévention, la recherche et la répression des pratiques déloyales et frauduleuses ;
- ❖ Encourager les investissements, national et étranger, à travers les facilitations douanières et les régimes douaniers économiques institués à cet effet ;
- ❖ Participer à la promotion des exportations hors hydrocarbures ;
- ❖ Participer à l'élaboration et à la mise en œuvre des mesures de protection et de promotion de la production nationale ;
- ❖ Assister et conseiller les entreprises économiques en mettant à leur disposition l'expertise et les facilitations offertes par la législation douanière ;
- ❖ Élaborer les statistiques du commerce extérieur, sans lesquelles il n'est pas possible d'élaborer une politique du commerce extérieur ou intérieur fiable (mission d'aide à la prise de décision) ;
- ❖ Contrôler l'authenticité de l'origine des marchandises lorsque des conventions prévoyant l'octroi de préférences commerciales et tarifaires sont conclues avec un pays ;
- ❖ Appliquer les mesures de prohibitions édictées tant à l'importation qu'à l'exportation aussi bien à destination ou en provenance d'un ou de plusieurs pays (mission de protection) ;
- ❖ Appliquer les mesures de sauvegarde ou de protection non tarifaires de la production nationale contre la concurrence déloyale des produits étrangers importés.

3.2. Missions fiscales de la douane

- ❖ Recouvrer les droits et taxes auxquels sont soumises les marchandises à leur importation ;
- ❖ Recouvrer les redevances douanières spécifiques (redevance pour prestation de services et redevance d'utilisation du système d'information et de gestion automatisée des douanes SIGAD) ;
- ❖ Suivre et contrôler les avantages fiscaux :
 - ❖ Institués par les lois de finances et les lois spécifiques (secteur pétrolier, secteur minier, ANDI, ANADE...) afin d'éviter le détournement des biens importés de leur destination privilégiée :

- ❖ Prévus par les accords tarifaires préférentiels pour s'assurer des conditions de leur bénéfice légal.
- ❖ Veiller à l'application de la législation des changes lors du passage physique des frontières ou en matière de valeur en douane des marchandises déclarées à l'importation ou à l'exportation ;
- ❖ Lutter contre la fraude douanière par la justification de l'origine² des marchandises, leur espèce et leur valeur en douane, pour le contrôle de l'assiette des droits et taxes ;
- ❖ Appliquer les mesures de rétorsion édictées à l'encontre des pays qui pourraient soumettre les produits nationaux à des mesures discriminatoires et moins favorables que celles appliquées à d'autres pays (surtaxes) ;

3.3. Missions de protection de la douane

- ❖ Lutter contre le trafic illicite des stupéfiants, la contrebande, le blanchiment d'argent et de manière générale le crime organisé transfrontalier ;
- ❖ Participer à la préservation de l'ordre et de la sécurité publics (armes, explosifs, substances chimiques et produits dangereux) ;
- ❖ Participation à la préservation de la morale publique (écrit et autres supports contraire à la morale publique) ;
- ❖ Participer à la protection du consommateur en veillant à ce que les produits de consommation non alimentaires et les produits domestiques soient soumis au contrôle de conformité aux normes de fabrication et de sécurité ;
- ❖ Veiller à la sécurité des personnes et des biens en participant à la recherche des marchandises prohibées, dangereuses pour la santé ou l'environnement ;
- ❖ Assurer la protection aux frontières du patrimoine national en matière de flore et de faune menacées d'extinction ;
- ❖ Assurer la protection du patrimoine naturel, archéologique, pariétal, artistique et culturel (ex. gravures et peintures rupestres, roses de sable, bois pétrifié, objets préhistoriques, œuvres d'art, etc.) ;
- ❖ Protéger, sous l'égide de l'Organisation mondiale de propriété intellectuelle (OMPI), la propriété intellectuelle relative aux inventions, aux dessins et modèles industriels, aux marques de fabrique ou de commerce contre la contrefaçon² et les droits d'auteur et droits voisins.

3.4. Mission d'aide à la prise de décision

- ❖ L'institution douanière élabore et analyse les statistiques du commerce extérieur pour faciliter la prise de décision tant pour les pouvoirs publics que pour les opérateurs économiques.
- ❖ A la demande des pouvoirs publics, la douane élabore des études spécifiques sur l'évolution du commerce extérieur, sur les prévisions de perceptions des droits et taxes dans le cadre de la préparation des lois de finances, ou sur les impacts d'une mesure ou d'une décision à prendre.

4. Organisation de l'administration des douanes⁶

Relevant de ministère de finances et dirigé par un directeur général, l'administration des douanes comprend des services centraux, des services extérieurs et des centres nationaux.

4.1 Les services centraux de l'administration des douanes : D'après le décret exécutif n°8.63 DU 24 /02/2008 et le décret n°8.64 les services centraux comprennent les structures et les fonctions suivantes :

4.1.1. La direction générale des douanes

Au sein de la Direction Générale des Douanes, l'organisation administrative comprend plusieurs entités hiérarchiques et fonctionnelles. Elle compte cinq directeurs d'études, chargés respectivement de la communication, de la coopération ainsi que des relations internationales. Elle dispose également de sept chefs d'étude, onze directions centrales et trente-deux sous-directions centrales, assurant la coordination et le pilotage des différentes missions douanières. À cela s'ajoutent quatre-vingt-neuf bureaux centraux, qui participent à l'exécution des politiques et à la gestion opérationnelle. Parmi les directions spécifiques, on retrouve la Direction de la législation, de la réglementation et des échanges commerciaux, la Direction des régimes douaniers, la Direction du contentieux, la Direction de l'administration générale ainsi que la Direction des infrastructures, chacune jouant un rôle déterminant dans le fonctionnement global des services douaniers.

4.1.2. L'inspection générale

En ce qui concerne l'Inspection Générale, celle-ci est composée d'un inspecteur général à sa tête, assisté de cinq inspecteurs. Cette structure comprend également dix chargés d'inspection, qui ont pour mission de veiller au respect des procédures et à l'évaluation des performances des services douaniers. Par ailleurs, l'Inspection Générale dispose de quatre

⁶ KSOURI, I. « les opérations de commerce extérieur », édition BERTI, Alger, (2014) p 107

inspections régionales, réparties sur le territoire national, afin d'assurer un contrôle décentralisé et efficace des différentes unités opérationnelles.

L'administration des douanes a procédé depuis le programme de modernisation 2007 à 2010 au changement de son schéma structurel et organisationnel afin d'assurer plus de performance et d'adaptation à ses nouvelles missions par la création des nouvelles directions centrales au niveau de la direction générale des douanes chargées des renseignements douaniers et des relations publiques et de l'information. Au niveau des services extérieurs, un nouveau découpage territorial a été adopté (arrêt du 3/11/2010 dont fait ressortir la création de trois nouvelles directions régionales situées à Blida, Chalef, Laghouat.

4.2. Les services extérieurs de l'administration des douanes

Services extérieurs de la direction générale de douane sont organisés sous l'autorité de la douane en directions régionales des douanes et services régionaux de contrôle à posteriori.

4.2.1. La direction régionale des douanes

La direction régionale des douanes est la représentation de la direction générale des douanes à l'échelle de la circonscription régionale des douanes. Placée sous l'autorité d'un directeur régional, la direction régionale a pour mission :

- ❖ D'animer et d'impulser les services douaniers implantés dans plusieurs wilayas,
- ❖ D'harmoniser, de coordonner et de contrôler l'action des services qu'elle regroupe,
- ❖ De veiller à la bonne application des lois et règlements et des instructions et directive de la direction générale des douanes,
- ❖ D'assurer le soutien des services des services en moyens humains et matériels.

En outre, le directeur régional :

- ❖ Représente la direction générale des douanes dans sa circonscription,
- ❖ Assure la gestion des crédits de fonctionnement des services en qualité d'ordonnateur secondaire, Le directeur régional est assisté de chefs de bureaux chargé respectivement,
- ❖ De la réglementation des échanges et de la documentation,
- ❖ Des régimes douaniers et de la fiscalité,
- ❖ Du contentieux
- ❖ De la lutte contre la fraude,
- ❖ De la gestion du personnel et des moyens,
- ❖ De l'informatique le cas échéant.

4.2.2 Service régional de contrôle à posteriori

Conformément aux dispositions de l'article 92 ter de la loi n° 79-07 du 21 juillet 1979, modifiée et complétée, susvisée, le contrôle a posteriori est l'acte par lequel les services des douanes procèdent aux vérifications portant les livres, les registres, les systèmes comptables et les données commerciales détenues par les personnes ou les entreprises directement ou indirectement concernées par le dédouanement des marchandises, pour s'assurer de l'exactitude et de l'authenticité des déclarations en douane. Il peut être procédé à la vérification des marchandises avec prélèvement d'échantillons, lorsqu'elles peuvent encore être présentées

Le contrôle a pour objectif :

- ❖ De s'assurer de la régularité de l'activité des personnes et des entreprises, conformément à la législation et à la réglementation en vigueur ;
- ❖ De rechercher et de constater toute infraction à la législation et à la réglementation douanières, de change et des mouvements de capitaux de et vers l'étranger ;
- ❖ De rechercher et de constater toute autre infraction liée aux opérations de dédouanement et au commerce extérieur. Le contrôle consiste en l'examen des documents suivants :
- ❖ Les états financiers
- ❖ Les documents comptables ;
- ❖ Les documents douaniers et fiscaux ;
- ❖ Toutes autres pièces justificatives.

4.3. Les centres nationaux

L'administration des douanes dispose de trois centres nationaux qui assurent diverses missions.

4.3.1. Le centre national de l'information et des statistiques des douanes (CNIS) ⁷ : il est chargé :

- De veiller à l'harmonisation des logiciels et équipements des technologies de l'information et de la communication avec ceux des institutions de l'Etat dans l'optique de leur interopérabilités et mutualisation ;
- De codifier, de développer et d'administrer les banques de données du système d'information des douanes ;
- De collecter et d'optimiser les données destinées à l'élaboration des statistiques et à l'information des douanes ;

⁷ Journal officiel algérien (décret exécutif n°17-92). Site officiel : www.douane.gov.dz. Consulté le 20/03/2025 à 13h22min

- De développer et de maintenir les logiciels d'automatisation de l'activité de l'administration des douanes aussi bien de métier que de soutien ;
- De développer les sites internet des douanes et de veiller à leur mise à jour continue et automatique
- D'évaluer l'ensemble des activités qui lui incombent et d'en établir un bilan annuel assorti de proposition de mesures d'amélioration ;

4.3.2. Le centre national de transmission de la douane (CNTD) : il est chargé :

- D'effectuer les opérations d'installation des Equipements des technologies de l'information et de la communication ;
- De gérer et d'exploiter les réseaux des télécommunications et de veiller à l'application et au respect des règles de l'exploitation, conformément aux prescriptions en vigueur ;
- D'assurer la maintenance des équipements des technologies de l'information et de la communication de l'administration des douanes ;
- D'évaluer l'ensemble des activités qui lui incombent et d'en Etablir un bilan annuel assorti de propositions de mesures d'amélioration

4.3.3. Le centre national de formation douanière (CNFD)

Le CNFD est le cœur du dispositif de formation de la DGD. Il assure la formation initiale des nouvelles recrues ainsi que la formation continue des agents en poste. Les programmes couvrent des domaines variés tels que le droit douanier, la fiscalité, la gestion des risques, l'informatique, et la prévention de la fraude. Le centre adapte ses formations aux évolutions des missions douanières et aux besoins spécifiques des différentes catégories de personnel.

Tableau n° 1 : Présentation des trois centres de douanes

Structure	Adresse	E-mail
Centre nationale des transmissions des douanes (CNTD)	19, rue du docteur saadane Alger	cntd@douane.gov.dz
Centre national de la formation douanière (CNFD)	Zone industrielle oued smar Alger	cnfd@douane.gov.dz
Centre national de l'informatique et des statistiques (CNIS)	17, rue des mourabitounes place des martyres Alger	cnis@douane.gov.dz

Source : www.douane.gov.dz

Section 2 : spécificités du processus de dédouanement

Le dédouanement désigne la procédure par laquelle les marchandises doivent se soumettre pour entrer ou sortir du territoire national en toute légalité. Cette procédure implique d'effectuer certaines formalités et de déclarer, entre autre la nature des marchandises exportées ou importées, leur valeur, ainsi que l'identité de l'expéditeur et du destinataire des marchandises.

Ainsi, la procédure de dédouanement consiste à affecter aux marchandises un régime douanier qui prend en compte leur destination. En termes plus simples, le dédouanement à l'importation consiste, dans la plupart des cas, à s'acquitter des droits de douane et la TVA. Pour les produits soumis à des réglementations particulières comme les normes, les formalités sanitaires ou phytosanitaires, des contrôles peuvent être effectués sur le respect de ces réglementations.⁸

Dans cette section nous allons expliquer les différentes étapes liées au processus de dédouanement.

1. Formalité préalable au dédouanement ⁹

Avant d'entamer les formalités douanières il est préalable de procéder à la domiciliation bancaire et d'examiner son support, qui est la facture commerciale.

La facture commerciale est un document important dans un dossier d'importation ou d'exportation de marchandises ou de service, elle est exploitée par l'ensemble des intervenants dans la chaîne de commerce internationale (banque, douanes, impôts...etc.), en vue de s'assurer que la marchandise y afférente avec l'étranger est régulière.

La facture commerciale définitive doit comporter la date, le numéro, nom et raison sociale du vendeur et de l'acheteur, la désignation de la marchandise, le prix unitaire, le prix globale, la quantité, l'incoterm utilisé dans la transaction, la signature et le cachet du vendeur.

La facture doit être domiciliée auprès d'une banque algérienne agréée, sauf pour les cas des opérations d'importation ou d'exportation dispensées de domiciliation bancaire.

➤ La domiciliation bancaire

La domiciliation bancaire préalable peut être définie comme l'élection d'un domicile à un dossier d'importation ou d'exportation de marchandises ou de services, en vue de son

⁸ Ould Said, « les procédures de dédouanement de marchandises à l'importation en Algérie », (2023,2024), UMMTO. Consulté le 03/04/2025 à 10h

⁹ Kebir, Taguine, « la gestion des opérations douanières », 2017, UMMTO. Consulté le 03/04/2025 à 10h47min

ouverture, son suivi, son apurement, son archivage et, le cas échéant, sa remise au service contentieux de/par la banque domiciliataire agréée. Autrement dit, la domiciliation bancaire préalable consiste à choisir pour un dossier d'importation ou d'exportation de service ou de marchandise une banque agréée, laquelle se chargera de sa réalisation du début jusqu'à la fin.

Certaines opérations d'importation et d'exportation de marchandises sont dispensées de l'obligation de domiciliation. Ces opérations sont :

- ❖ Les exportations temporaires, sauf si elles donnent lieu à paiement de prestations par rapatriement de devises
- ❖ Les importations dites sans paiement réalisés par les voyageurs pour leur usage personnel conformément aux dispositions des lois de finances.
- ❖ Les importations dites sans paiement réalisées par les nationaux immatriculés auprès des représentations diplomatiques et consulaires algériens à l'étranger lors de leur retour définitif en Algérie conformément aux dispositions des lois de finances ;
- ❖ Les importations dites sans paiement réalisées par les agents diplomatiques et consulaires et assimilés ainsi que ceux des représentations des entreprises et établissements publics à l'étranger placés sous l'autorité des chefs de missions diplomatiques lors de leur retour en Algérie conformément aux dispositions des lois de finances (cf. art 202 CD).
- ❖ Les importations dites sans paiement d'une valeur inférieure à 30.000 DA réalisées par le débit d'un compte devises ouvert en Algérie.
- ❖ Les importations des échantillons, de dons, de marchandises reçues dans le cadre de la garantie et de marchandises soumises à la taxation forfaitaire (cf. art. 213 et 235 du CD).

La domiciliation bancaire doit comporter le nom commercial de la banque domiciliataire, le numéro de domiciliation attribuée au dossier (le code de la wilaya concernée, numéro d'agrément, guichet et l'année de domiciliation, trimestre de l'année de domiciliation, nature du contrat conclu entre l'acheteur et le vendeur, le nombre de domiciliation effectuée par l'agence bancaire durant l'année considérée, la monnaie de facturation), la date de domiciliation, le cachet de la banque intermédiaire agréée, la signature et la griffe du chef d'agence ou de son fondé de pouvoir .

2. Les formalités préparatoires au dédouanement ¹⁰

Elles constituent la première étape du processus de dédouanement, elles comprennent notamment :

2.1 La conduite en douane

Toutes marchandises importées, ou destinées à être exportées doivent être conduites auprès d'un bureau de douane compétent.

L'opération de conduite en douane consiste à acheminer la marchandise vers le bureau de douane le plus proche de la frontière douanière en empruntant la route légale désignée à cet effet. Ceci dans le but d'éviter l'exportation illicite et l'introduction frauduleuse de marchandise sur le territoire national dans le cas d'une importation.

En matière de responsabilité, le transporteur de la marchandise est responsable de la conduite en douane.

- ❖ Le commandant de bord, pour le transport par air.
- ❖ Le capitaine de navire pour le transport par mer.
- ❖ Le conducteur des marchandises pour le transport par voie terrestre, dans le cas d'une exportation le responsable de cette opération est le déclarant.

Pour le transport aérien, dès que l'aéronef franchit un Royan douanier le commandant de bord doit présenter au bureau de douane le manifeste de la cargaison qui doit comporter le renseignement sur la marchandise à savoir les indications sur le moyen de transport, espèce de la marchandise.....

Les aéronefs qui effectuent une navigation internationale ne peuvent atterrir que sur les aéroports siégeant d'un bureau de douane (sauf autorisation de l'autorité compétente).

Ainsi que le commandant de bord doit remettre au service des douanes le manifeste de cargaison, dès son arrivée. L'enregistrement du Manifeste Aérien (Déclaration Sommaire) constitue la Mise en Douane.

Tout déchargement ou jet de marchandises en cours de vol est interdit, sauf cas de force majeure ou autorisation spéciale de l'autorité compétente.

Le transbordement des marchandises doit être effectué pendant les heures d'ouverture et sous les conditions fixées par l'administration des douanes. Dès l'arrivée des marchandises

¹⁰ Les formalités de dédouanement. Site officiel : www.douane.gov.dz. Consulté le 05/04/2025 à 9h

et leur présentation au bureau de douane ; la formalité de conduite en douane s'achève et commence alors celle de la mise en douane

2.2. La mise en douane

La mise en douane est l'opération qui permet au service des douanes d'identifier, de prendre en charge ; et de garder sous sa surveillance les marchandises jusqu'à l'accomplissement des formalités permettant leur enlèvement.

Dans les vingt-quatre heures (24H) suivant l'arrivée de l'aéronef à l'aéroport, le commandant de bord ou son représentant légal doit déposer au niveau du service des douanes (IPS) le manifeste ou la déclaration de la cargaison .ce manifeste est saisi par le consignataire sur le système SIGAD ,qui lui attribue un numéro de gros , et son enregistrement par le service navigation (IPS) constitue la mise en douane effectuée des marchandises et leur prise en charge douanière , la saisie peut se faire à distance si le transitaire est connecté à SIGAD. Le manifeste doit être imprimé en nombre suffisant pour les différents intervenants à savoir la douane, le chef d'inspection divisionnaire, brigade commerciale ...etc.

2.3. Déchargement de marchandise

Une fois le manifeste enregistré, les marchandises peuvent être déchargées sur l'autorisation de l'inspecteur principale aux brigades et en présence des agents de la brigade commerciale désignés pour assister au déchargement et effectuée l'opération d'ECOR qui consiste à s'assurer la concordance entre le nombre des colis déclarés dans le manifeste et ceux réellement déchargés

Après avoir satisfait aux obligations de la mise en douane et en attendant de leur assigner une destination douanière autorisée, les marchandises sont placées sous le régime des magasins aéroportuaires de dépôt temporaire ou les ports secs, la durée d'admission des marchandises dans ces derniers est de vingt et un jour (21 jour)

3. Les procédures de dédouanement proprement dite

Toutes les marchandises importées ou réimportées, destinées à être exportées ou réexportées doivent faire l'objet d'une déclaration en détail.

3.1. La déclaration en détail

La déclaration en détail est l'acte fait dans les formes prescrites par le code des douanes, par lequel le déclarant en douane indique le régime douanier assigné aux marchandises et

communiqué les éléments requis pour l'application des droits et taxes et pour les besoins du contrôle douanier.¹¹

Les régimes douaniers sous lesquels peuvent être placées les marchandises, sont les suivants¹²:

La mise à la consommation ;

- Le dépôt de douanes ;
- Le transit ;
- Le transbordement ;
- Les entrepôts.
- Les usines exercées.
- L'admission temporaire.
- Le réapprovisionnement en franchise.
- Les marchandises en retour.
- L'exportation définitive.
- L'exportation temporaire.
- La réexportation.
- Les constructions navales.

La déclaration en détail doit être contrôlée par les services des douanes et cela même si l'opération en question bénéficie de l'exemption des droits et taxes comme c'est le cas pour les opérations d'exportation ainsi elle doit être faite par écrit et signée par le déclarant.

➤ **Un déclarant en douane**

C'est une personne qui déclare auprès de la douane les marchandises importées ou exportées. Il peut être le propriétaire des marchandises ou un commissionnaire en douane. Le commissionnaire en douane doit être agréé par l'administration des douanes.

Dans les bureaux frontaliers et lorsqu'aucun commissionnaire en douane n'est pas représenté, le transporteur autorisé peut, à défaut du propriétaire, accomplir les formalités de dédouanement pour les marchandises qu'il transporte.

¹¹ KSOURI.I « les régimes douaniers », édition BERTI, Alger, 2014. P49

¹²Ambassade d'Algérie à Libreville (formalité de dédouanement). Consulte le 06/04/2025 à 9h10min

Lorsque les marchandises sont déclarées par leur propriétaire, celui-ci doit être titulaire d'une autorisation de l'administration des douanes (voir documents exigibles pour l'obtention de l'autorisation de dédouanement).

Lorsque les marchandises sont déclarées par le commissionnaire en douane, celui-ci doit être mandaté par le propriétaire des marchandises. Le mandat doit obligatoirement être signé par le propriétaire des marchandises.

La déclaration doit être déposée obligatoirement au niveau du bureau de douane territorialement compétent dans un délai de 21 jours à compter de la date d'enregistrement du document ayant autorisé le déchargement des marchandises.

3.2 Le contrôle et la vérification de la déclaration en détail ¹³

Après enregistrement, les déclarations font l'objet de vérification. À savoir qu'il existe des :

3.2.1 Déclarations orientées vers le circuit vert

Les déclarations orientées vers le circuit vert ne font pas l'objet de contrôle immédiat, c'est-à-dire que les déclarations ne sont contrôlées et les marchandises ne sont vérifiées. Les marchandises sont enlevées dès le dépôt de la déclaration et l'acquittement des droits et taxes par le déclarant. Peuvent bénéficier de ce circuit, entre autres, les opérateurs économiques agréés.

3.2.2 Déclarations orientées vers le circuit orange

Les marchandises qui sont enlevées suite à un contrôle documentaire sont celles, dont les déclarations ont été orientées par le système SIGAD vers le circuit orange. Le contrôle documentaire consiste à procéder à la vérification des éléments ci-après, par rapport aux documents joints :

- ❖ L'exactitude de l'espèce tarifaire des marchandises ;
- ❖ La valeur déclarée comme élément d'assiette (article 16 du code des douanes)

3.2.3 Déclaration orientée vers le circuit rouge

Les marchandises enlevées après un contrôle documentaire et vérification de tout ou partie de marchandises déclarées sont celles orientées vers le circuit rouge.

¹³Tiré du site officiel de la douane : www.douane.gov.dz. Consulté le 07/04/2025 à 17h02min

Après avoir procédé à un contrôle documentaire, l'inspecteur procède à la vérification de tout ou partie des marchandises déclarées. La visite des marchandises est effectuée si les conditions ci-après sont réunies :

➤ **La présence du déclarant**

La vérification des marchandises doit obligatoirement être réalisée en présence du déclarant.

Si le déclarant ne se présente pas pour assister à la vérification, l'inspecteur principal aux opérations commerciales lui notifie, par lettre recommandée avec accusé de réception, son intention de commencer les opérations de vérification ou de les poursuivre si elles avaient été suspendues.

Si, à l'expiration d'un délai de 08 jours après la date de notification, celle-ci est restée sans effet, le président du tribunal compétent, sur demande du receveur, désigne d'office une personne pour représenter le déclarant défaillant et assister à la vérification des marchandises. Un procès-verbal doit être établi par le service.

➤ **Le lieu de visite**

La visite des marchandises déclarées ne peut être faite que dans :

- Les magasins et aires de dépôt temporaires ;
- Les entrepôts pour les marchandises admises sous un régime douanier suspensif ;
- Les locaux de l'opérateur économique sur demande de ce dernier et lorsque les circonstances le justifient (arrivage spécial, objet dont la manutention est difficile ou nécessitant des appareils ou des installations appropriés...etc.).

La visite des marchandises déclarées peut être portée sur la totalité (vérification intégrale) ou sur une partie seulement des marchandises désignées dans la déclaration (vérification par épreuve).

Lorsque l'inspecteur vérificateur suspecte une irrégularité dans l'opération d'importation ou d'exportation, il procède à une vérification intégrale, la vérification intégrale peut être exigée par le déclarant lorsque ce dernier récuse les résultats de la vérification partielle.

- ❖ Prélèvement d'échantillon par l'inspecteur vérificateur
- ❖ Contestation nées de la vérification
- ❖ Rédaction de certificat de visite

La vérification vise à :

- ❖ Contrôler le bien-fondé des énonciations et des documents joints par un contrôle sur pièces ;
- ❖ Procéder à une reconnaissance matérielle des marchandises qui sont décrites dans la déclaration en détail par un contrôle sur place.

L'article 92 du code des douanes prévoit que l'administration des douanes peut accorder la main levée des marchandises :

- ❖ Sans contrôle immédiat (circuit vert) ;
- ❖ Suite au contrôle documentaire des déclarations en douane enregistrées ;
- ❖ Ou, suite au contrôle documentaire et à la vérification de tout ou partie des marchandises déclarées.
- ❖ L'enregistrement de la déclaration se fait automatiquement par le système informatique et signifie que la douane l'a reconnu recevable, quant à sa forme.

La vérification englobe l'ensemble des mesures légales et réglementaires prises par l'administration des douanes pour s'assurer que :

- ❖ La déclaration est correctement établie ;
- ❖ Les documents justificatifs sont réguliers
- ❖ Les marchandises sont conformes aux indications figurant sur la déclaration et les documents.

Une fois la déclaration admise conforme, elle est transmise au receveur qui procédera à la liquidation et l'acquittement des droits et taxes selon :

- ❖ L'origine des marchandises (article 14 du code des douanes) ;
- ❖ La quantité (poids, surface, volume ou le nombre de marchandise

3.3. La liquidation et l'acquittement des droits et taxes

L'enregistrement de la déclaration a pour effet juridique de lier le déclarant à l'administration des douanes.

Aussi, il doit obligatoirement honorer ses engagements et payer les droits et taxes calculés selon les modalités et les règles en vigueur à la date d'enregistrement de la déclaration en détail.

Néanmoins, les dispositions du Code des Douane permettent au déclarant de bénéficier de toute disposition antérieure plus favorable si l'expédition directe des marchandises vers l'Algérie est dûment justifiée.

A noter que, les éléments de la taxation douanière comporte : ¹⁴

➤ **Espèce tarifaire**

L'un des éléments fondamentaux de la taxation pour déterminer les droits et taxes, c'est à-dire la nature des marchandises ou l'appellation tarifaire douanière pour cette marchandise, l'espèce et désignation tarifaire des marchandises.

a. L'origine

Est le pays où la marchandise a été récoltée ou extraite du sol.

b. La valeur en douane

Est la valeur vénale de la marchandise plus tous les frais engagés jusqu'au lieu de débarquement.

Exemple : prix marchandise + fret + assurance.

La valeur en douane :

- Sert au control du commerce extérieur
- Sert à établir des statistiques du commerce extérieur
- Les règlements financiers avec l'étranger sont basés sur la valeur en douane

En cas d'abaissement du taux des droits et taxes, le déclarant peut bénéficier du nouveau taux, à condition que :

- ❖ La demande écrite du déclarant soit introduite avant que les droits et taxes n'aient été perçus ;
- ❖ L'autorisation d'enlever des marchandises n'ait pas encore été donnée par les agents des douanes.

Les droits et taxes liquidés dus sont payables en espèces ou par tout autre moyen de paiement à pouvoir libératoire par le déclarant ou toute autre personne agissant pour son compte.

Il est prévu aussi :

- En cas de remboursement de ces droits et taxes
- En cas de renvoi des marchandises au fournisseur ou leur destruction contrôlée par la douane

¹⁴ Bendali, Boucherguine, « le role du commissionnaire dans les échanges commerciaux cas : transit Filtrans bejaia », (2020, 2021), UMMTO. Consulté le 09/04/2025 à 8h50min

- Ou, lorsqu'ils ont été payés à tort (les droits et taxes).

Section 3 : la logistique internationale et ses implications sur le processus de dédouanement

Il est impossible de dissocier la logistique, le transport, les entrepôts et le dédouanement. Une bonne gestion de la logistique assure des transports à l'heure, un stockage bien organisé et un dédouanement efficace. Tous ces facteurs ont un impact sur l'efficacité générale de la chaîne d'importation.

En revanche, les acteurs économiques sont confrontés à un ensemble de contraintes logistiques qui peuvent freiner considérablement la rapidité et la performance du dédouanement. Ces contraintes prennent diverses formes : infrastructures inadaptées, manque de coordination entre les intervenants, délais de traitement, surcharge des postes douaniers ou encore insuffisance de moyens technologiques. La présente section nous permettra de comprendre la relation entre le dédouanement et la logistique.

1. La logistique internationale

Elle assure la coordination des flux au-delà des frontières

1.1. Définition

La logistique organise l'acheminement de marchandises depuis un pays vers un autre. La logistique internationale concerne non seulement le transport, mais également toutes les activités connexes qui vont permettre son bon déroulement. Elle inclut par exemple la gestion des stocks, la manutention et le dédouanement. Elle contribue à livrer les bons produits, au bon moment, en parfait état et en accord avec la législation des différents pays. Elle constitue donc un maillon essentiel de la satisfaction client.¹⁵

1.2. Les différents types de la logistique¹⁶

Selon Primor, Fender (2008), on peut distinguer 8 types de logistiques différentes par leur objet et leurs méthodes :

1.2.1 Une logistique d'approvisionnement : Qui permet d'amener dans les usines les produits de base, composants et sous-ensembles nécessaires à la production.

¹⁵Tiré du site web : eurofiscalis.com/lexiques/logistique-internationale. Consulté le 10/04/2025 à 19h06min

¹⁶ Bouras, « le dédouanement comme élément intégrant dans l'optimisation des opérations de la logistique internationale », (2023,2024), UMMTO. Consulté le 11/04/2025 à 16h

1.2.2 Une logistique d’approvisionnement général : Qui permet d'apporter à des entreprises de service ou des administrations les produits divers dont elles ont besoin pour leur activité (fournitures de bureau par exemple).

1.2.3 Une logistique de production : Qui consiste à apporter au pied des lignes de production les matériaux et composants nécessaires à la production et à planifier la production ; cette logistique tend à absorber la gestion de production tout entière.

1.2.4 Une logistique de distribution : Celle des distributeurs, qui consiste à apporter consommateur final, soit dans les grandes surfaces commerciales, soit chez lui les produits dont il a besoin.

1.2.5 Une logistique militaire : Qui vise à transporter sur un théâtre d'opération les forces et tout ce qui est nécessaire à leur mise en œuvre opérationnelle et leur soutien.

1.2.6. Une logistique de soutien Née chez les militaires mais étendue à d'autres secteurs, aéronautique, énergie, industrie, etc., qui consiste à organiser tout ce qui est nécessaire pour maintenir en opération un système complexe, y compris à travers des activités de maintenance.

1.2.7 Une activité dite de service après-vente : Assez proche de la logistique de soutien avec cette différence qu'elle est exercée dans un cadre marchand par celui qui a vendu un bien ; on utilise assez souvent l'expression "management de services" pour désigner le pilotage de cette activité ; on notera cependant que cette forme de logistique de soutien tend de plus en plus souvent à être exercée par des spécialistes du soutien différents du fabricant et de l'utilisateur et dits Third Party Maintenance

1.2.8 Des reverse logistics : Parfois traduites en français par « logistique à l’envers », « rétro-logistique » ou encore « logistique des retours », qui consiste à reprendre des produits dont le client ne veut pas ou qu’il veut faire réparer, ou encore à traiter des déchets industriels, emballages, produits inutilisables depuis les épaves de voiture jusqu’aux toners d’imprimantes

Différents métiers et processus interviennent dans la logistique internationale. On remarque notamment :

- L’enlèvement des marchandises ;
- L’entreposage ;
- La préparation de commande ;
- La prise en charge des opérations portuaires par un manutentionnaire ;
- Le transport international ;

- Le dédouanement par un commissionnaire agréé en douane ;
- La livraison ;
- La coordination des activités de transport par le transitaire.
- Différents textes encadrent par ailleurs les métiers de la logistique internationale. Ils amènent ses acteurs à développer des compétences juridiques poussées. On remarque entre autres :
 - Le code des douanes ;
 - Le code des transports ;
 - Les conventions TIR ;
 - Les lettres de voiture et lettres de transport ;
 - Les règles relatives au crédit documentaire et au crédit stand-by ;
 - Le code des assurances ;
 - Les incoterms

2. Transport international

Il joue un rôle central dans la chaîne logistique mondiale

2.1 Définition ¹⁷

Le transport international des marchandises est, en fait, un système logistique, bien rodé, constitué de nombreuses intermédiaires, répondant à de multiples contraintes et règles, qui met en œuvre plusieurs intervenants et d'énormes moyens.

Il regroupe les opérations de transport, de stockage, d'allotissement, de distribution et de dédouanement. Une logistique bien conçue permet en contrôlant les différents flux, de réaliser un transport de bout en bout dans les meilleures conditions possibles de sécurité, rentabilité, efficacité, pour les deux principaux intervenants en bout de chaîne que sont « acheteurs » et les « vendeurs » (les « receveurs » et les « expéditeurs » des marchandises).

2.2 Les modes de transport

Dans le transport international, les marchandises peuvent voyager par avion, par camion, par bateau ou en train.

Chaque mode de transport a ses avantages et ses inconvénients.

¹⁷ BELLOTI.J « Transport international de marchandise », 5 Ed, paris, 2015.P44. Consulté le 13/04/2025 à 9h10min.

2.2.1 Transport de marchandises maritime¹⁸

Ce type de transport permet d'acheminer une grande quantité de marchandises sur de longues distances, ce qui en fait une option idéale pour les organisations exportatrices. Le transport maritime permet également de transporter des marchandises de grande taille, comme des voitures ou des machines lourdes, qui ne pourraient pas être transportées par d'autres moyens de transport. En outre, ce mode de transport s'adapte à certaines situations, notamment lorsqu'une entreprise souhaite exporter des marchandises vers une île ou une région côtière inaccessible par d'autres modes de transport. Également considéré comme le moyen le plus respectueux de l'environnement pour le transport de marchandises à grande échelle, le transport maritime permet de réduire :

- ❖ Les émissions de carbone par rapport au transport aérien.
- ❖ La congestion routière et les problèmes de pollution liés au transport par camion

2.2.2 Transport international aérien ¹⁹

L'acheminement aérien des marchandises représente un moyen de transport alternatif pour les entreprises qui nécessitent une livraison rapide de leurs produits. Cela permet d'économiser du temps et d'éviter les retards potentiels liés à d'autres moyens de transport tels que la route ou le bateau. Les moyens de locomotion utilisés sont les avions, les cargos et généralement les hélicoptères. Le transport aérien des marchandises offre une rapidité inégalée. Il permet aux entreprises de :

- ❖ Livrer leurs produits en un temps record en évitant les embouteillages et les contraintes liées aux infrastructures terrestres.
- ❖ Livrer des marchandises dans des zones reculées ou difficiles d'accès.
- ❖ Assurer un acheminement fiable, car les compagnies aériennes sont généralement bien organisées et suivent des protocoles stricts pour assurer la sécurité des marchandises.

2.2.3 Transport international de marchandise routier ²⁰

Le transport routier est idéal pour acheminer efficacement les marchandises sur de courtes distances. Les cargaisons lourdes nécessitent des véhicules spécifiques tels que des camions ayant une capacité de charges importantes. Cela permet aux structures de transporter

¹⁸ Wise (transport international de marchandise) : Article de blog, www.wise.com. Consulté le 13/04/2025 à 13h50min

¹⁹ IDEM

²⁰ IDEM

des marchandises volumineuses comme du matériel de construction ou des équipements industriels. D'un autre côté, le transport routier s'applique aux marchandises légères qui nécessitent des moyens de transport plus adaptés. Par exemple, une entreprise de logistique peut utiliser des fourgonnettes pour livrer des colis à différents points de distribution dans une zone urbaine. Ces véhicules sont rapides et maniables, ce qui permet aux entreprises de répondre aux demandes de livraison rapide de leurs clients.

De plus, les camionnettes sont souvent équipées de systèmes de suivi de livraison en temps réel. Les sociétés restent alors informées de l'état de leurs envois et de fournir un service de suivi efficace à leurs clients.

2.2.4 Transport de marchandises ferroviaire ²¹

De loin la solution la plus adaptée pour les transports de marchandises sur de longues distances, un train à wagons peut livrer des produits frais dans différentes régions d'un pays, de manière efficace et économique, ou même à l'international. Par ailleurs, le transport ferroviaire est souvent moins cher que les autres modes de transport, ce qui représente un avantage économique pour les entreprises. Le transport ferroviaire est généralement privilégié pour le transport de marchandises lourdes et encombrantes, telles que des machines industrielles ou des véhicules, car les trains sont capables de supporter des charges plus importantes que les camions.

3. Les incoterms

Dans la chaîne logistique internationale, les incoterms occupent une place essentielle en encadrant la répartition des responsabilités liées au transport, aux coûts et aux formalités douanières, ce qui influencent directement l'organisation logistique et l'efficacité du processus de dédouanement.

3.1 Définition

« Incoterm » est une abréviation anglo-saxonne de l'expression international commercial terms (termes de commerce international) ou (conditions internationales de ventes). Ce terme résulte d'une codification des modalités d'une transaction commerciale mise en place par la CCI. Chaque modalité, codifiée par trois lettres, est indissociables du lieu de livraison auquel il s'applique.

²¹ Achaïbou, Abour, « L'intervention des bureaux d'affaires dans le suivi des opérations d'import-export », (2023,2024), UMMTO. Consulté le 15/04/2025 à 10h

Les incoterms visent à fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur. Ils définissent les obligations de vendeur et de l'acheteur lors d'une transaction commerciale, la répartition des frais et des risques liés à la marchandise ainsi que la charge des formalités d'export et d'import.²²

Les règles les plus récentes des Incoterms (appelés Incoterms 2020) sont en vigueur depuis le 1er janvier 2020. Les entreprises ont la possibilité d'utiliser des éditions antérieures des à condition que la version utilisée soit clairement spécifiée. Ainsi, en 2024, la version courante des Incoterms reste celle de 2020. Néanmoins, il est également envisageable qu'une entreprise continue d'utiliser la version de 2010 des Incoterms en 2024.

3.2. Les fonctions des Incoterms²³

Les incoterms ont plusieurs fonctions. Pour rendre la chose plus facile, divisons-les entre les fonctions principales et secondaires.

3.2.1. Fonctions principales des Incoterms

- Répartition des coûts : qui prend en charge quels coûts ?
- Répartition des droits : qui contracte quelles obligations et sur quel transport ?
- Transfert de risque : qui couvre quel risque et à quel moment ?

3.2.2. Fonctions secondaires des Incoterms

- Documents de marchandises : qui se procure les documents concernant les marchandises ?
- Douane : qui prend en charge le dédouanement ?
- Documents de transport : qui fournit quels documents de transport ?
- Assurance expédition : qui assure les marchandises et pour quel processus ?
- Information : qui informe l'autre, à quel moment et comment ?
- Inspection des marchandises : qui effectue l'inspection des marchandises ?
- Emballage : qui détermine le mode d'emballage ?

²² BELLOTI.J « transport international de marchandise », 5 Ed, paris, 2015. P94

²³ Sendcloud (guide des incoterms 2020), www.sendcloud.com. Consulté le 16/04/2025 à 11h.

3.3. Les différents types d'Incoterms ²⁴

Au total, il existe 11 Incoterms différents. La différence la plus importante entre ces conditions commerciales internationales est le moment où le risque passe du vendeur à l'acheteur. Donc à partir de quel moment l'acheteur est responsable :

- Des frais de transport
- Du risque d'expédition
- Et de l'assurance

• EXW (À l'usine)

La marchandise est disponible dans les locaux du vendeur à une date fixe. L'acheteur organise et paie le transport. Il en supporte aussi les risques jusqu'à la destination finale des marchandises. Les formalités et frais d'exportation et d'importation, ainsi que les droits et taxes liés à ces deux opérations sont également à la charge de l'acheteur.

• FCA (Franco transporteur)

Le vendeur remet les marchandises au transporteur désigné et payé par l'acheteur. Le transfert de risques est matérialisé lors de cette opération. Les formalités et frais d'exportation, ainsi que les droits et taxes liés, sont à la charge du vendeur. L'acheteur endosse le transport jusqu'à ces lieux d'activité, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

• CPT (Port payé jusqu'à)

Le vendeur assume les frais du transport maritime jusqu'au port de destination. Le transfert de risque est établi lorsque les marchandises sont mises à la disposition du premier transporteur. Ainsi, les frais d'assurance sont à la charge de l'acheteur.

• CIP (Port payé, assurance comprise, jusqu'à)

Les conditions sont les mêmes que pour le CPT. Le vendeur doit fournir une assurance couvrant l'acheteur et le risque de perte ou de dommage que la marchandise peut courir pendant le transport.

²⁴ Tiré du site web : <https://www.douane.gouv.fr/sites/default/files/nouvelles-regles-incoterms-2020.pdf> consulté le 16/04/2025 à 11h30

• DAP (Rendu au lieu de destination)

Le vendeur supporte les frais et risques pendant le transport de la marchandise à une adresse convenue. Dès que les marchandises sont arrivées à cette adresse et sont prêtes pour le déchargement, le risque passe à l'acheteur.

• DPU (Rendu au lieu de destination déchargé)

Le vendeur est responsable des coûts et des risques liés à la livraison des marchandises vers une destination convenue où les marchandises peuvent être déchargées pour un transport ultérieur. Le vendeur organise les douanes et décharge les marchandises à l'endroit convenu. L'acheteur organise le dédouanement et tous les droits associés.

• DDP (Rendu droits acquittés)

Les marchandises sont livrées au lieu de destination, prêtes à être déchargées, alors que le vendeur a effectué le dédouanement à l'export et à l'import et acquitté les droits et taxes liés à ces opérations.

➤ Les incoterms pour le fret maritime et la navigation intérieure**• FAS (Franco le long du navire)**

Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités. L'acheteur supporte les coûts de chargement, le transport maritime, les coûts de déchargement et de transport du port de destination jusqu'à ses lieux d'activité.

• FOB (Franco à bord)

La marchandise est livrée sur le navire désigné par l'acheteur. Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement, ainsi que les frais de chargement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités.

• CFR (Coût et fret)

Le transfert de risque s'opère lorsque les marchandises sont livrées à bord du bateau dans le port d'embarquement. Le vendeur assume en plus les frais de transport jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et taxes liés. L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

• CIF (Coût, assurance et fret)

Le transfert de risque s'opère lorsque les marchandises sont livrées à bord du bateau dans le port d'embarquement. Le vendeur assume de plus les frais de transport et d'assurance jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et taxes liés. L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

4. Les défis de la logistique

La logistique internationale fait face à plusieurs défis

4.1 Formalités douanières²⁵

Les formalités douanières représentent un des défis majeurs en logistique internationale. Chaque pays a ses propres réglementations et exigences en matière d'importation et d'exportation, rendant le processus de conformité complexe et chronophage. Ces procédures peuvent inclure la documentation détaillée des marchandises, les taxes, les droits de douane, et les inspections. Pour naviguer efficacement dans ce labyrinthe réglementaire, il est essentiel d'avoir une connaissance approfondie des lois douanières et de s'appuyer sur des outils technologiques avancés.

4.2 Volatilité des coûts de transport

La volatilité des coûts de transport et les délais d'acheminement sont des défis significatifs dans la logistique internationale. Les fluctuations des prix du carburant, les changements dans les réglementations commerciales, et les conditions économiques mondiales peuvent tous influencer les coûts de transport.

4.3. Les différences culturelles et linguistiques²⁶

La diversité culturelle et linguistique est un autre défi majeur de la logistique internationale. Les entreprises doivent être en mesure de communiquer efficacement avec des partenaires et des clients de différentes nationalités, ce qui peut entraîner des malentendus et des erreurs de compréhension. Pour surmonter ce défi, il est recommandé de recourir à des services de traduction professionnels et de former le personnel à la diversité culturelle afin de favoriser une communication claire et précise.

²⁵ Shiptify (La logistique digitale), www.shiptify.com. Consulté le 18/04/2025 à 12h.

²⁶ Fulfillment hub USA (les défis de la logistique internationale) Article de blog, www.fulfillment.com. Consulter le 18/04/2025 à 10h15min

4.4. Les délais de livraison

Les délais de livraison sont un défi majeur dans la logistique internationale. Les marchandises doivent être acheminées sur de longues distances, ce qui peut entraîner des retards imprévus en raison de problèmes logistiques tels que les conditions météorologiques, les pannes de machines, etc. Pour surmonter ce défi, il est essentiel de travailler avec des partenaires logistiques fiables qui disposent d'un vaste réseau de transport et de solutions de suivi en temps réel pour assurer une livraison rapide et sûre.

4.5. La gestion des stocks

La gestion des stocks est un autre défi majeur de la logistique internationale. Les entreprises doivent trouver le bon équilibre entre la demande et l'offre dans différents pays, tout en évitant les coûts de stockage excessifs. Pour surmonter ce défi, il est essentiel de mettre en place des systèmes de gestion des stocks efficaces, d'utiliser des technologies de pointe telles que l'intelligence artificielle et l'apprentissage automatique pour prévoir la demande et de travailler en étroite collaboration avec des partenaires logistiques qui peuvent offrir des solutions de stockage flexibles et rentables.

4.6 Risques susceptibles d'affecter les approvisionnements

Raréfaction et difficultés d'accès à des matières premières stratégiques (pétrole, gaz, uranium, terres rares, cuivre, etc.).

Non qualité, contrefaçons, substitution et vols sur les matières, composants, sous-ensembles et produits semi-finis.

Comportement erratique, aléatoire et incertain des consommateurs et clients. Exigence trop forte de réactivité et de flexibilité industrielle.

4.7 Risques entraînant une indisponibilité des infrastructures logistiques :

Destruction ou indisponibilité de plateforme logistique unique. Blocage/arrêt d'installations et/ou d'équipement automatiques.

4.8 Risques entraînant l'indisponibilité ressources critiques

Absence de connaissance précise des intervenants dans la chaîne d'approvisionnement (mondialisation et nomadisme des activités et de la production, éclatement/délocalisation des chaînes de valeur).

- Non-respect par un fournisseur de conformités réglementaires.

- Défaillance d'un fournisseur de service (eau, électricité, télécoms).
- Interruption des moyens de transports.²⁷

4.9 Risques géopolitique :

En termes simples, les risques géopolitiques font référence aux changements politiques potentiels dans un pays ou une région qui peuvent perturber les marchés et les chaînes d'approvisionnement mondiaux. Ces changements peuvent prendre la forme de guerres, de changements soudains de gouvernement ou de nouvelles politiques étrangères

- Climat politique et changements de politique : Lorsque l'environnement politique d'un pays ou d'une région se transforme en raison de divers facteurs, tels qu'un nouveau leadership ou des changements dans les politiques publiques, cela peut avoir un impact direct sur la manière dont les organisations mondiales fonctionnent et sur la manière dont les marchandises sont expédiées à travers les frontières.
- Sanctions et restrictions économiques : Les sanctions et restrictions économiques sont des outils de politique internationale utilisés par des pays ou des coalitions internationales pour exercer des pressions sur une autre nation (souvent) pour des raisons politiques. Lorsque des pays connaissent des désaccords ou des conflits politiques, ils peuvent limiter l'accès à certains produits, ralentir le processus d'expédition ou bloquer complètement les flux commerciaux.
- Guerres commerciales et tarifs douaniers : Une « guerre commerciale » se produit lorsque les pays perçoivent une balance commerciale inégale, des pratiques concurrentielles déloyales ou un vol de propriété intellectuelle. Par exemple, si le pays A impose des droits de douane sur les marchandises en provenance du pays B, alors le pays B pourrait riposter en imposant des droits de douane sur les marchandises en provenance du pays A. Cela peut entraîner des changements dans les volumes, les itinéraires et les coûts d'expédition, influençant ainsi les tendances du commerce mondial.²⁸

Il ressort de ce premier chapitre que le processus de dédouanement en Algérie constitue une étape déterminante dans la chaîne du commerce extérieur, tant par sa complexité que par son rôle stratégique. L'analyse a tout d'abord permis de souligner le rôle central de l'administration douanière, qui s'impose comme un acteur structurant à travers ses missions de contrôle, de sécurisation et de facilitation des échanges. L'examen approfondi des différentes

²⁷ Module système d'information et de conception logistique, 2023/2024, cours master 1, FCI. Consulté le 19/04/2025 à 8h21min.

²⁸Tiré du site web : www.reads.alibaba.com/fr/5-measures-to-mitigate-geopolitical-risks-in-global-shipping/. Consulté le 19/04/2025 à 12h56min.

étapes du processus de dédouanement a ensuite mis en évidence la multiplicité des démarches administratives, juridiques et techniques encadrant l'entrée et la sortie des marchandises sur le territoire national. Par ailleurs, l'étude de l'environnement logistique a révélé l'existence de contraintes majeures, telles que la congestion des infrastructures portuaires, les lourdeurs bureaucratiques et le déficit de coordination interinstitutionnelle, qui entravent l'efficacité des opérations douanières.

Il apparaît ainsi que, malgré les efforts de modernisation engagés au cours des dernières années, le système de dédouanement algérien demeure confronté à des limites structurelles persistantes, impactant sa performance globale. Ces constats mettent en lumière la nécessité d'une transformation digitale en profondeur, visant non seulement à optimiser les procédures douanières, mais également à renforcer la fluidité de l'ensemble de la chaîne logistique. Le chapitre suivant sera dès lors consacré à l'analyse des initiatives de digitalisation du processus de dédouanement en Algérie, à travers l'évaluation des dispositifs en vigueur, des résultats observés, ainsi que des perspectives d'évolution à moyen et long terme.

Chapitre II

*L'apport de la digitalisation au processus de
dédouanement*

Le commerce international repose essentiellement sur des documents papier et des opérations manuelles afin de s'assurer de la conformité de la chaîne documentaire par rapport aux flux physiques et financiers des marchandises faisant l'objet d'une transaction internationale.

La pandémie a joué le rôle d'un accélérateur de digitalisation car elle a contraint les acteurs privés et publics du commerce international à trouver des solutions inédites afin de pallier l'interruption des transports et l'impossibilité pratique de livrer un document lié au transport, au financement, ou à la douane.

La digitalisation a révolutionné le secteur du commerce international, en introduisant des changements profonds qui affectent à la fois les opérations et les stratégies des entreprises. Ce phénomène, marqué par l'intégration accrue des technologies numériques, a facilité les échanges à l'échelle mondiale, rendant les marchés plus accessibles et dynamiques.

L'impact de la digitalisation se manifeste notamment par l'automatisation des processus commerciaux, l'utilisation de la data analytics pour la prise de décision, et le développement du e-commerce, qui ouvre de nouvelles voies de pénétration de marché.

L'objectif de ce chapitre est de comprendre c'est quoi la digitalisation et d'analyser les différents outils, logiciels et systèmes utilisés.

Section 1 : La transition vers la digitalisation de processus de dédouanement

Le concept de digitalisation n'est absolument pas nouveau, bien qu'il ait certainement évolué au fil des années. En 2023, le choix de digitaliser son commerce est devenu un sujet très débattu, car il représente désormais une véritable nécessité. Le Covid-19 a poussé de nombreux commerçants et entrepreneurs non seulement à se réinventer, mais également à recourir aux nouvelles technologies indispensables pour développer leur activité.²⁹

Dans cette section on va mettre la lumière sur la digitalisation, ses origines ainsi que les différentes technologies utilisées.

²⁹ Sumup (digitaliser son commerce). Article de blog, www.sumup.com. Consulté le 25/04/2025 à 8h30min.

1. Généralité sur la digitalisation de processus de dédouanement

La digitalisation du processus de dédouanement vise à moderniser les procédures douanières en les rendant plus rapide, transparentes et efficaces.

1.1 Définition de la digitalisation ³⁰

Il n'existe pas une seule définition pour la digitalisation. Il arrive souvent d'échanger le concept de digitalisation avec celui de dématérialisation, qui fait référence au processus de transformation des documents commerciaux papier en documents numériques. La dématérialisation est certainement complémentaire au processus de digitalisation, mais il s'agit en fait d'un concept différent.

Lorsque l'on essaie d'expliquer ce qu'est la digitalisation, diverses activités viennent à l'esprit qui aide à comprendre la véritable signification de cette transformation. On peut notamment citer la création d'un e-commerce, d'une application de nouveaux modèles de business ou encore d'un logiciel ERP. Le terme de digitalisation désigne un processus de transformation des communications et des fonctions de l'entreprise ainsi que des modèles de business utilisant des technologies et des données.

Cela signifie devoir abandonner les modèles traditionnels de business dits "analogiques" dans le but d'automatiser les procédures et les activités de chaque partie d'un commerce.

La digitalisation, parfois confondue avec la transformation numérique, signifie l'adoption de technologies dans toutes les facettes d'une entreprise ou d'une organisation. L'ambition majeure ici est de révolutionner et d'optimiser les processus internes, d'augmenter les performances, et de réaliser des objectifs déterminés.

Cette démarche exige la conversion des pratiques de travail traditionnelles en solutions numériques, un changement fondamental qui ouvre la voie à une efficacité accrue et à de nouvelles possibilités stratégiques.

1.2 Les origines de la transformation digitale

La digitalisation remonte à l'apparition des premiers ordinateurs et surtout du réseau qui viendra bouleverser la face du monde : Internet. Imaginé en 1989, le World Wide Web créé une véritable révolution. D'abord utilisé par des spécialistes de l'informatique, il se popularise tout au long des années 90. L'émergence du web 2.0 donne lieu à un changement radical : on passe d'un

³⁰ Tiré du site web : <https://www.bynder.com/fr/glossaire/digitalisation/>. Consulté le 26/04/2025 à 8h54min.

web figé, sur lequel quelques experts publient du contenu, à un web dit participatif, où les internautes peuvent eux aussi créer du contenu pour contribuer à la plateforme qu'est le net. Son utilisation ne cesse de s'intensifier au fil des années et continue de s'étendre à d'autres domaines avec l'apparition du haut débit. Les entreprises commencent à prendre conscience de cet enjeu : la création des géants du web Ebay et Google marque la fin des années 90. Les usages se transforment véritablement dans les années 2000 avec l'apparition des téléphones mobiles et de la généralisation des "personal computers". En 2009, seulement 12% des Français possèdent un smartphone : 10 ans après, ils sont plus de 80%.

Les années 2010 marquent un tournant dans la transformation digitale, qui devient un enjeu au cœur des stratégies des organisations.

Nul doute que le contexte sanitaire de 2020 a également joué un rôle majeur dans l'accélération de la transition numérique des entreprises. La crise du COVID-19 a touché de plein fouet les commerçants du monde entier, tous secteurs confondus. Cette situation a amené les entreprises à complètement repenser leur stratégie digitale, côté employés d'une part avec l'explosion du télétravail et côté clients d'autre part, afin de pouvoir continuer à vendre leurs produits ³¹

- **La pandémie de covid-19 comme catalyseur de la digitalisation** ³²

La crise de la Covid a créé en 2020 un choc sur le commerce international, qui s'est fortement contracté avec l'arrêt quasi-total de la mobilité internationale et de nombreux secteurs d'activité : tourisme, événementiel, restauration etc. Les gouvernements des pays industrialisés se sont mobilisés pour soutenir les entreprises et les emplois. Cette période de crise a également été témoin d'un changement profond, plébiscité par des consommateurs plus connectés et des donneurs d'ordre davantage soucieux d'améliorer l'efficacité de leurs chaînes d'approvisionnement, celui d'un recours massif à l'économie digitale : plateformes, machine learning, intelligence artificielle, automatisation de procédés, digitalisation de documents. Cette prise de conscience de la nécessité d'investir dans des outils performants de gestion des chaînes d'approvisionnement ressort clairement d'une enquête conduite pour Orange Business Services :

³¹Tiré du site web : www.talend.com. Consulté le 26/04/2025 à 9h45min

³² ICC France, Livre Blanc 2022 (défis et opportunités de la digitalisation du commerce international). Consulté le 26/04/2025 à 11h33min

- ❖ 40% des supply chains n'étaient pas suffisamment préparées à faire face à la crise liée à la pandémie de Covid-19 ;
- ❖ 50% des entreprises sondées veulent revoir leur stratégie supply chain et leur gestion des risques ;
- ❖ 80% des entreprises affirment avoir accéléré la transformation numérique de leur supply chain entendue au sens des fonctions approvisionnement, production, distribution et services.

Ce mouvement de digitalisation s'illustre à plusieurs égards :

- ❖ Les acteurs du commerce international représentés par les exportateurs et importateurs, les chargeurs, les logisticiens, les armateurs, les banquiers, les distributeurs ont intensifié leurs investissements, testé de nouveaux outils, lancé des standards et sont entrés dans des « écosystèmes » internationaux agissant en faveur de la digitalisation du commerce international ;
- ❖ Six Etats – Bahreïn, Belize, Kiribati, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Paraguay, Singapour – et le centre financier Abu Dhabi Global Market ont intégré dans leurs législations nationales la loi-type de la CNUDCI sur les documents électroniques transférables.

Ceci dans le but de donner les mêmes effets juridiques à un document de titre en format numérique qu'à son équivalent en format papier. Conscient de l'enjeu, les Ministres de la technologie et du numérique du G7 se sont emparés du sujet lors de leur réunion en avril 2021 et ont lancé un exercice de cadrage afin d'identifier les freins législatifs à un commerce sans papier. Ces mêmes ministres, lors de la session de mai 2022, ont encouragés les Etats à adopter une liste de principes à reprendre dans les législations nationales afin de promouvoir l'utilisation de documents électroniques transférables.

- ❖ L'ICC a mis en place en septembre 2020 la Digital Standard Initiative (DSI), gérée par une équipe basée à Singapour. Son objectif est de promouvoir la transposition de la MLETR dans les juridictions mentionnées ci-dessus, mais aussi de développer l'interopérabilité des standards entre les plateformes existantes notamment pour le transport maritime, et de convaincre les organisations multilatérales de la nécessité d'encourager la digitalisation du commerce international. Conscients de son importance, plusieurs adhérents d'ICC France ont fait de ce sujet, la digitalisation du commerce international, une de leurs priorités de développement. Que cela soit dans le domaine de la recherche d'efficacité et de gains de productivité dans les activités de Trade finance (crédit documentaire, lettre de change, garantie internationale...), dans les relations avec les chargeurs (connaissance maritime), ou dans la recherche d'un

fonctionnement plus fluide des chaînes d'approvisionnement afin de réduire les délais liés aux formalités et de raccourcir le délai de commercialisation des produits (time to market).

1.3 Les technologies clés pour la transformation numérique

Les technologies clés pour la transformation numérique sont nombreuses et diverses.

1.3.1 Intelligence artificielle (IA) : Une intelligence artificielle ou IA, est un programme qui cherche à imiter l'intelligence humaine par le biais d'algorithmes de calcul. Sa création permet aux ordinateurs de réaliser des opérations et de penser comme un être humain. Depuis 2010, le développement de l'intelligence artificielle a été accéléré par le big data. L'IA permet aux entreprises d'automatiser les tâches, d'analyser les données, de prédire les tendances du marché et d'améliorer les décisions d'affaires.³³

1.3.2 Blockchain : La blockchain est un registre de données décentralisées partagées en toute sécurité. La technologie de la blockchain permet à un groupe de participants sélectionnés de partager des données. Grâce à la blockchain, les données transactionnelles provenant de plusieurs sources peuvent être collectées et partagées. Les données sont divisées en blocs partagés qui sont enchaînés avec des identifiants uniques sous la forme de hachages cryptographiques.³⁴

La blockchain permet aux entreprises de créer des registres immuables, sécurisés et transparents, de simplifier les processus de transaction et de garantir l'intégrité des données.

1.3.3 Internet des objets (IoT) : c'est un réseau d'objets et de terminaux connectés équipés de capteurs (et d'autres technologies) leur permettant de transmettre et de recevoir des données entre eux et avec d'autres systèmes. Aujourd'hui, l'IoT est utilisé de manière intensive dans l'industrie (IIoT). On parle alors d'industrie 4.0. Il permet aux entreprises de connecter des objets physiques à Internet, de collecter des données en temps réel et de prendre des décisions plus rapides et plus précises.³⁵

1.3.4 Cloud computing : Le cloud computing ou informatique en nuage est une infrastructure dans laquelle la puissance de calcul et le stockage sont gérés par des serveurs distants auxquels les usagers se connectent via une liaison Internet sécurisée. L'ordinateur de bureau ou portable, le téléphone mobile, la tablette tactile et autres objets connectés deviennent des points d'accès pour exécuter des applications ou consulter des données qui sont hébergées sur les serveurs. Le cloud se caractérise également par sa souplesse qui permet aux fournisseurs

³³Tiré du site web : www.datascientest.com. Consulté le 28/04/2025 à 10h11min.

³⁴Tiré du site web : www.talend.com. Consulté le 28/04/2025 à 10h25min.

³⁵ Tiré du site web : www.sap.com. Consulté le 28/04/2025 à 10h42min.

d'adapter automatiquement la capacité de stockage et la puissance de calcul aux besoins des utilisateurs.

Pour le grand public, le cloud computing se matérialise notamment par les services de stockage et de partage de données numériques type Box, Dropbox, Microsoft OneDrive ou Apple iCloud sur lesquels les utilisateurs peuvent stocker des contenus personnels (photos, vidéos, musique, documents...) et y accéder n'importe où dans le monde depuis n'importe quel terminal connecté

Le cloud computing permet aux entreprises de stocker et de gérer des données de manière centralisée, d'améliorer la collaboration et de réduire les coûts liés à l'infrastructure informatique.³⁶

1.3.5 Automatisation des processus métier (BPM) : la définition de l'automatisation des processus métier est la suivante : le principe consiste à robotiser certaines tâches récurrentes, ou habituellement chronophages, au sein de processus pour les effectuer plus rapidement qu'un humain, et sans erreurs grâce à la technologie

La BPM permet aux entreprises d'automatiser les processus métier, de rationaliser les workflows et d'améliorer l'efficacité opérationnelle.³⁷

1.4 Les systèmes d'information logistique et douanière : On cite :

1.4.1 ERP (Entreprise Resource Planning) : trouve son équivalent français sous l'appellation de Progiciel de Gestion Intégré. Il permet de gérer l'ensemble des processus de l'entreprise, tels que la comptabilité et la finance, la gestion des stocks, les ressources humaines, le commerce, la distribution, etc.

Il est au centre des organisations, et constitue un système d'informations semblable à la colonne vertébrale de la société.

1.4.2 WMS warehouse management system : est un système d'informations dédié à la gestion de l'entrepôt. Il permet de gérer l'ensemble des flux de marchandises, au sein des grandes fonctions de l'entrepôt : réception, gestion des stocks, préparation de commandes puis expédition. Le logiciel va permettre à l'utilisateur de centraliser l'information, de la traiter, et donc de mieux contrôler et piloter les opérations au sein de son site. Des fonctions essentielles,

³⁶ Futura sciences. Fiche lexicque, www.futura-sciences.com. Consulté le 28/04/2025 à 11h.

³⁷ Tiré du site web : www.anakeen.com/fr/developpement/automatisation. Consulté le 28/04/2025 à 11h15min.

comme par exemple la gestion des emplacements, vont rendre possible le management global de l'entrepôt.

Grâce aux indicateurs issus du WMS, l'optimisation des ressources fait partie des bénéfices attendus, permettant une réduction des coûts pour l'entreprise, tout en augmentant la qualité, la productivité et la traçabilité.

Le périmètre du Warehouse Management System ne couvre pas l'activité Transport. Coupler cette solution avec un Transport Management System (TMS) permet alors d'étendre le périmètre de management, et constitue ainsi une complémentarité pertinente.

1.4.3 TMS transport Management System : le TMS est le versant du WMS mais focalisé sur l'activité Transport. Il fait partie des solutions privilégiées par les entreprises, avec une version propre aux chargeurs, et par ailleurs, une approche adaptée aux transporteurs. Dans le premier cas, le TMS va gérer l'avant transport. Dans le second cas, le logiciel supervisera plus globalement l'ensemble du transport : la planification des flux, le plan de transport, la gestion des tournées, le matériel roulant, les temps de conduite, etc.

Dans ce type de démarche, l'optimisation des coûts est clairement visée par l'entreprise, mais pas seulement ! Au-delà de la meilleure gestion des taux de chargement et des tournées, d'autres gains en découlent : l'automatisation des processus administratifs, la meilleure maîtrise des délais de livraison, la traçabilité en temps réel, ou encore le management de la performance environnementale.³⁸

1.4.4 Systèmes douaniers automatisés : c'est un système : Intégré de gestion et de liquidation des transactions douanières qui couvre toutes les procédures douanières depuis l'arrivée de la marchandise jusqu'à son enlèvement. Utilisé par les structures de la douane ainsi que ses partenaires (transitaires, transporteurs, agents maritimes, importateurs, exportateurs).³⁹

➤ **Le Système Douanier Automatisé (SYDONIA)**

C'est un système informatisé de gestion douanière qui couvre la plupart des procédures du commerce extérieur. Il gère les manifestes, les déclarations en douane, les opérations comptables ainsi que les procédures de transit et de régimes économiques. Il génère également des données commerciales qui peuvent être utilisées pour analyser les statistiques économiques. Le logiciel SYDONIA est développé par la CNUCED.

³⁸Tiré du site web : <http://supply-chain-enoerts-wms-tms-erp/>. Consulté le 28/04/2025 à 13h10min.

³⁹Tiré du site web : www.systeme-d-information-douaniere-automatisee.org. Consulté le 28/04/2025 à 13h20min.

Le programme SYDONIA a pour but de réformer les processus de dédouanement et vise à :

- Accélérer le dédouanement à travers l'informatisation et la simplification des procédures, minimisant ainsi les coûts administratifs pour les entreprises et les économies des pays utilisateurs
- Augmenter les recettes douanières – souvent le principal contributeur aux budgets nationaux en s'assurant que toutes les marchandises sont déclarées, que les calculs des droits/taxes sont corrects et que les droits/exonérations, les régimes préférentiels, etc., sont appliqués et gérés correctement
- Produire en temps réel des statistiques commerciales et fiscales fiables afin d'aider au processus de planification économique en tant que sous composante du processus de dédouanement⁴⁰

L'objectif important des projets SYDONIA est de mettre en place des systèmes aussi efficaces /au coût le plus bas possible pour les pays et les donateurs. Les projets utilisent également des normes internationales harmonisées, telles que EDIFACT/NU, tout en menant simultanément à une coopération active et mutuellement bénéfique entre les pays utilisateur. ⁴¹

2. Système de commerce dématérialisé

La fonction principale d'un système de commerce sans papier est de créer, envoyer, recevoir, conserver ou traiter de toute autre manière des informations liées au commerce par voie électronique. Il existe différents systèmes de commerce sans papier (parmi lesquels les déclarations en douane par voie électronique, les systèmes électroniques de gestion portuaire ou les guichets uniques électroniques). Ils se concrétisent à travers divers accords. ⁴²

2.1 Accords et initiatives bilatéraux et régionaux pour le commerce transfrontière sans papier : des accords et efforts conjoints facilitent le commerce transfrontalier dématérialisé :

2.1.1 Accord sur le guichet unique de l'ASEAN

Le premier accord régional spécifique sur le commerce transfrontière sans papier a sans doute été l'Accord sur le guichet unique de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), que 10 membres de l'Association ont signé en 2005. En vertu de l'accord, les membres aspirent à développer et interconnecter leurs guichets uniques nationaux, qui permettent aux acteurs du commerce et des transports de soumettre des informations et

⁴⁰ Tiré du site web : <http://asycuba.org>. Consulté le 28/04/2025 à 13h40min.

⁴¹ IDEM

⁴² Tiré du site officiel de l'OMC, consulté le 29/04/2025 à 10h.

documents normalisés en un point d'entrée unique pour satisfaire à toutes les formalités requises en cas d'importation, d'exportation et de transit (CEE et CEFACT-ONU, 2020a).

Si des progrès ont été faits, les difficultés ont été plus importantes qu'on ne l'avait prévu initialement, la plupart des membres ayant réalisé leur premier échange en direct d'un document (un certificat d'origine préférentiel de l'ASEAN) seulement en 2018.

2.1.2 Accord-cadre sur la facilitation du commerce transfrontière sans papier en Asie et dans le Pacifique

En partie pour répondre aux difficultés posées par l'Accord sur le guichet unique de l'ASEAN, les membres de la CESAP, à l'initiative de la République de Corée, ont lancé en 2012 la négociation de l'Accord-cadre sur la facilitation du commerce transfrontière sans papier en Asie et dans le Pacifique. Adopté en 2016, l'Accord-cadre offre une structure inclusive pour la dématérialisation des processus commerciaux à partir d'un ensemble de principes fondamentaux et vise à promouvoir la reconnaissance mutuelle des données et des documents relatifs au commerce sous forme électronique entre 53 pays.

Entré en vigueur en février 2021, il est allé de pair avec des initiatives moins formelles entre les sous-groupes de membres, dont l'Équipe spéciale de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et de la CESAP sur l'échange international de données électroniques, qui réunit la Chine, la République de Corée, la Mongolie et la Fédération de Russie.

2.1.3. Accords commerciaux bilatéraux et régionaux

Si le commerce sans papier est un sujet auquel la région de l'Asie et du Pacifique se consacre depuis longtemps, que ce soit dans le cadre de l'Association de coopération économique Asie-Pacifique (APEC) ou d'un nombre croissant d'accords bilatéraux et trilatéraux sur le commerce numérique entre Singapour et d'autres pays, le nombre d'initiatives liées à ce domaine augmente aussi rapidement dans d'autres régions du monde.

La plupart des accords commerciaux bilatéraux et régionaux conclus partout dans le monde dans la période récente comportent désormais une ou plusieurs dispositions sur le commerce sans papier, le plus souvent au titre d'un chapitre spécifique sur le commerce électronique ou les douanes et la facilitation des échanges.

L'échange de pratiques aux niveaux régional et international sera déterminant pour faire en sorte que ces dispositions soient appliquées de manière efficace et inclusive.

Le règlement (UE) sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur (règlement eIDAS) concourt à des interactions électroniques fluides et sécurisées entre les acteurs publics et le mécanisme d'échange de certificats du guichet unique douanier de l'UE (EU CSW-CERTEX) apporte des éléments utiles pour la suite du développement du commerce sans papier.

2.2 Guichets uniques nationaux

Tous les systèmes commerciaux nationaux sans papier peuvent être reliés le moment venu (et de préférence) à un guichet unique national. Une intégration efficace réduit les coûts de mise en conformité, les données ne devant être soumises qu'une seule fois. L'AFE invite à mettre en place des guichets uniques nationaux.⁴³

Les guichets uniques peuvent fournir un éventail de services en fonction de leur conception et de leur champ de compétence. Pour l'essentiel, ils comprennent des plates-formes électroniques sur lesquelles les entreprises utilisatrices s'enregistrent pour présenter les déclarations en douane et les demandes de licences d'importation et d'exportation et de licences concernant les produits stratégiques. L'ITC a élaboré un manuel de formation pour permettre aux décideurs de comprendre la portée des services des guichets uniques nationaux au regard des mesures visant à faciliter les échanges

➤ Types de guichets uniques

Dans sa recommandation n° 33 en vue de la mise en place d'un guichet unique, la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe a décrit trois modèles généraux de guichet unique :

- Une autorité unique qui reçoit des informations sur papier ou par voie électronique, qu'elle communique ensuite aux autorités publiques concernées. L'autorité unique coordonne également les mesures visant à faciliter la chaîne logistique.
- Un système automatisé unique qui combine la collecte, l'utilisation, la diffusion et le stockage par voie électronique des données liées au commerce et qui diffuse les renseignements requis à toutes les autorités concernées.

⁴³Rapport officiel en ligne, OMC (cross-border paperless trade toolkit). Consulté le 30/04/2025 à 8h45min.

- Un système de transaction automatisé qui permet aux opérateurs commerciaux de présenter les déclarations commerciales par voie électronique aux autorités compétentes pour traiter les dossiers et obtenir l'approbation en une seule demande.⁴⁴

3. Impact du digital sur le commerce mondial

D'après les estimations de l'OMC, qui couvrent plus de 200 économies dans le monde, les exportations de services fournis par voie numérique ont atteint 4 250 milliards de dollars EU en 2023, soit 54% des exportations mondiales de services et 14% des exportations totales de marchandises et de services.

Les exportations mondiales de services fournis par voie numérique ont quadruplé en valeur depuis 2005, avec un taux de croissance annuel moyen de 8,2% entre 2005 et 2023. Cette croissance dépasse notablement à la fois celle des exportations de marchandises (4,8%) et celle des autres exportations de services (4,6%). Même si la participation des économies en développement, y compris des pays les moins avancés, au commerce numérique est inégale et limitée dans certains cas, certaines économies en développement, y compris certaines économies africaines, ont obtenu de bons résultats dans le domaine des services fournis par voie numérique, y compris ceux qui sont tirés par le secteur de l'externalisation des fonctions de l'entreprise et celui des technologies de l'information.⁴⁵

Section 2 : Modernisation des douanes algériennes

Améliorer la performance douanière passe nécessairement par l'amélioration du système d'information. Pour atteindre cet objectif, l'Algérie a progressivement intégré diverses technologies numériques pour optimiser le processus de dédouanement.

Cette section présente les principaux outils mis en œuvre et leur fonctionnement.

⁴⁴ Tiré du site web : <https://trade4msmes.org/fr/guides/single-windows-and-national-portals/>. Consulté le 30/04/2025 à 11h.

⁴⁵ Tiré du site web : <https://www.wto.org/>. Consulté le 30/04/2025 à 12h.

1. Amélioration du système d'information ⁴⁶

Améliorer le système d'information repose sur une logique d'efficacité, nécessitant une analyse de ses impacts réels.

1.1. Définition du système d'information

Un système d'information est un ensemble d'activités qui traitent, saisissent, transforment, stockent et transmettent des données sous un ensemble de contraintes appelées l'environnement de système.

Le système d'information est un ensemble complexe, souvent hétérogène car il est constitué d'éléments qui se sont juxtaposés au fil du temps au gré des choix stratégiques, des évolutions technologiques et des systèmes informatiques mis en place, du développement de l'organisation elle-même.

C'est un outil stratégique, un ensemble de ressources organisés, caractérisées par sa capacité à donner l'accès ou reproduire des informations déjà enregistrées et stockées, il englobe des structures de traitement d'informations et de données créant de nouvelles informations à partir de celles qui existent déjà.

Il est donc de nature à renseigner les différents acteurs de l'entreprise et il est de ce fait constitué d'un ensemble de moyens, de ressources, d'éléments organisés afin de :

- ❖ Recueillir (collecter, saisir)
- ❖ Traiter (extraire une information pertinente, calculer)
- ❖ Stocker (mémoriser)
- ❖ Diffuser de l'information (communiquer)

Le système d'information utilise à la fois la technologie et la connaissance des métiers pour permettre à l'entreprise et à ses fournisseurs de réagir à temps aux changements concurrentiels ou règlementaires qui surviennent sur le marché.

Son intervention est bénéfique pour toutes organisations, dans la mesure où il apporte les aides suivantes :

- ❖ L'aide à l'acquisition et à la mémoire d'information
- ❖ L'aide au traitement et à l'interprétation des informations

⁴⁶ Boudia, Debbi, « le SIGAD : un système d'information et d'amélioration de la performance du commerce extérieur », colloque international, 2017. Consulté le 30/04/2025 à 12h25min.

❖ L'aide à la diffusion de l'information concerne la possibilité de faire circuler l'information au sein d'une organisation et plus largement de son milieu.

Les systèmes d'informations ont un rôle vital à jouer au sein des douanes mais il faut s'accommoder aux nouvelles technologies pour pouvoir les exploiter efficacement pour une amélioration des services douaniers et de leurs performances.

1.2. Impact de la technologie d'information sur la performance des services douaniers

Ces technologies de l'information procurent plusieurs avantages à la douane et aux opérateurs économiques, notamment une plus grande disponibilité dans le temps et dans l'espace, améliorant ainsi la gestion des opérations douanières. Les nouvelles technologies d'information et de communication permettent ce changement radical de l'organisation et remettent notamment en cause l'organisation fonctionnelle qui semble inadaptée aux évolutions de l'environnement économique et technologique.

Elles sont un moyen qui aide les opérateurs à mieux gérer ses opérations en réduisant la distance géographique et les délais de diffusion d'information entre les différents établissements.

A l'heure où rien n'est plus possible sans système d'information, où tout devient immatériel et où tout va de plus en plus vite ; l'économie numérique joue un rôle central. Avec ces forces et ces opportunités.

Face à un contexte économique difficile, les banques disposent d'un avantage suite à l'ouverture au numérique, produisant une connectivité virtuelle aux autres opérateurs et un meilleur accès à l'information. La douane a dû subir cette transformation pour réaliser rapidement leurs opérations et optimiser leurs activités.

En outre les technologies d'information permettent un accès plus rapide aux bases de données, une ouverture plus large vers les informations pertinentes et indispensable à l'exécution des différentes prestations de service, ils procurent également la facilité d'échange des documents.

Et enfin, le recours à ces nouvelles technologies de l'information augmente la disponibilité des informations qu'elles soient internes ou externes et facilite leurs traitements avec une rapidité remarquable.

1.3. Les limites de la technologie d'information

L'avènement des systèmes d'introduction et des nouvelles technologies d'information dans les organisations ont produit plusieurs avantages, néanmoins, il existe des limites qui contraignent leurs utilisations.

En effet, la technologie est évolutive et mal maîtrisée, entraînant le changement des programmes de travail et des réglementations, bouleversant la communication des informations par son caractère complexe nécessitant des compétences et des savoirs faire pour leur emploi.

Les coûts des appareils sont relativement élevés et suscitent des difficultés pour gérer leur perte en cas d'endommagement, comme il faut également du temps pour s'adapter et s'habituer aux nouvelles technologies.

D'autres préoccupations concernent la sécurité informatique avec les risques d'accès à des informations personnelles.

L'Algérie comme d'autres pays en voie de développement reconnaît une difficulté pour la maîtrise des nouvelles technologies. En effet, il peut être difficile pour certains employés d'intégrer les nouvelles outils et procédés, n'ayant pas tous les qualifications requises pour réaliser leurs tâches avec ces technologies, comme il n'est pas à la portée de tout le monde d'utiliser efficacement les ordinateurs et les nouveaux logiciels.

2. Les outils numériques utilisés dans le dédouanement

La digitalisation du dédouanement repose sur des moyes récentes, comme :

2.1. SIGAD

Depuis octobre 1995, l'administration des douanes a instauré un système automatisé de gestion et d'information douanière (SIGAD), en substitution du système antérieur établi en Avril 1986, qui était peu performant compte tenu de ses limitations fonctionnelles

2.1.1. Mécanismes de fonctionnement du système SIGAD ⁴⁷

Pour mieux comprendre l'utilité du SIGAD, il convient d'examiner son fonctionnement :

2.1.1.1. Prise en charge du manifeste et du moyen de transport

Le SIGAD enregistre de manière complète toutes les informations relatives aux moyens de transport et aux cargaisons. Lors de la saisie du manifeste, également appelée déclaration

⁴⁷ Achaïbou, Abour, « l'intervention des bureaux d'affaires dans le suivi des opérations d'import-export », (2023,2024), UMMTO. Consulté le 02/05/2025 à 9h.

sommaire, les consignataires ont l'obligation d'introduire dans le système les données essentielles pour identifier les conteneurs ainsi que leur contenu.

À cette étape, le système effectue plusieurs opérations liées au manifeste. Il vérifie ensuite les opérations de constat ainsi que le dénombrement des marchandises effectivement débarquées. Le manifeste est annoté et le suivi de l'entrée des marchandises dans le magasin est assuré.

Après que le système a saisi le manifeste, le SIGAD effectue une comparaison entre les marchandises stockées et celles qui ont été déclarées dans le manifeste. En cas de déficit ou d'excédent, le SIGAD le signale et, si nécessaire, établit des bulletins différentiels. Par la suite, le système ajuste le manifeste et procède à la création des bulletins différentiels ainsi qu'à l'imposition d'une amende de principe liée à cette infraction.

2.1.1.2. Enregistrement et liquidation des déclarations en détail

Lors de la saisie des éléments de la déclaration en détail, le SIGAD offre trois (03) options au déclarant :

- La validation des données
- L'annulation des saisies
- Le stockage en mémoire pendant 24 heures, permettant des rectifications ou des ajouts.

Lorsque les données sont stockées en mémoire, cette étape rappelle le processus de déclaration anticipée dans les bureaux ne disposant pas du système SIGAD. Elle permet ainsi de débiter le dédouanement des marchandises avant leur arrivée, et même avant l'ouverture des bureaux des douanes pour le dédouanement à distance.

Il est important de noter qu'en cas de validation des données par le système, la responsabilité du déclarant est engagée. En effet, sur le plan juridique, la validation équivaut à une signature. Ainsi, le déclarant est réputé avoir pris connaissance des éléments déclarés ainsi que des conséquences qui peuvent en découler.

2.1.1.3. La validation détaillée de la déclaration par le SIGAD entraîne plusieurs actions

En premier lieu, elle est enregistrée et horodatée, ce qui inclut la date et l'heure de cet enregistrement. Ensuite, elle est attribuée à un inspecteur vérificateur et enfin, elle peut être éditée.

Une fois que les opérations de contrôle et de vérification réalisées par les agents des douanes sont terminées, le SIGAD procède à l'édition automatique de la quittance des droits et taxes dus pour l'obtention du bon de levée. Ce bon permet alors à l'importateur de retirer ses marchandises.

De plus, le système gère toutes les écritures comptables et les imputations de crédit liées au retrait. Ainsi, à la fin de chaque journée, le receveur des douanes dispose d'une situation comptable précise et à jour.

2.1.2. Objectifs du SIGAD

Les objectifs attendus de l'utilisation du système SIGAD, sont tous particulièrement appréciables, à savoir

- ❖ Accélérer le processus de dédouanement des marchandises, et réduire au maximum le délai de séjour des marchandises dans les bureaux des douanes.
- ❖ Diminuer le subjectivisme dans le traitement des marchandises sous douane, par la limitation des relations directes entre les opérateurs et les fonctionnaires des douanes,
- ❖ Mettre à la disposition des pouvoirs publics et des opérateurs économiques, des statistiques du commerce extérieur, fiables et nécessaire à la prise de décision.
- ❖ Améliorer les capacités de l'administration des douanes, dans le cadre de la lutte contre la fraude, basée de plus en plus sur le ciblage et le contrôle à posteriori.

2.2. Le nouveau système d'information douanière ALCES ⁴⁸

ALCES, fruit d'une collaboration stratégique entre les autorités algériennes et CUPIA, s'inscrit dans une vision ambitieuse de modernisation du secteur douanier en Algérie. Inspiré par le succès du système électronique de déclaration UNI-PASS développé par le Korea Customs Service, ALCES a émergé après un processus de développement en trois phases sur une période de trois ans, débutant en 2019.

L'alliance avec CUPIA, une société sud-coréenne reconnue pour son expertise dans les solutions douanières, a été cruciale dans la conception et la mise en œuvre d'ALCES. Cette coopération a permis d'adapter les meilleures pratiques internationales au contexte spécifique de l'Algérie.

⁴⁸Tiré du site web : www.transitairealgerie.com/alces-systeme-douanier-algerien/. Consulté le 03/05/2025 à 8h30min.

Le choix d'aligner ALCES sur le modèle UNI-PASS démontre une volonté d'optimiser les opérations douanières en s'inspirant d'une référence internationale. Cette approche garantit une adaptation efficiente aux besoins du pays et une intégration harmonieuse dans l'environnement douanier algérien.

Le développement d'Algerian Customs Electronic System s'est déroulé en trois phases distinctes, débutant en 2019 et aboutissant récemment à son lancement officiel. Chaque phase a été minutieusement planifiée pour garantir la robustesse du système et sa capacité à répondre aux exigences opérationnelles.

2.2.1 Définitions d'ALCES

ALCES est le nouveau système d'information des douanes algériennes, lancé en novembre 2023 dans le but de simplifier et de faciliter les procédures douanières, tout en apportant plus de transparence aux opérations de commerce extérieur. Il vise également à renforcer l'efficacité des mécanismes de lutte contre la fraude et l'évasion fiscale et douanière, ainsi qu'à sécuriser les données relatives aux échanges commerciaux internationaux.

Le système ALCES couvre plusieurs domaines, notamment :

- ❖ Suivi des opérations de fret : offre un système intégré pour suivre et contrôler les opérations de fret, depuis leur départ jusqu'à leur arrivée.
- ❖ Gestion des risques : repose sur des technologies d'intelligence artificielle pour analyser les risques potentiels dans les opérations d'importation et d'exportation.
- ❖ Déclarations douanières électroniques : permet aux opérateurs économiques de déposer leurs déclarations en ligne, accélérant ainsi les procédures et réduisant les échanges de documents papier.
- ❖ Dédouanement électronique : fournit un système intégré de dédouanement électronique, allant de la soumission des déclarations au paiement des droits et taxes.
- ❖ Gestion comptable des receveurs : administre les opérations comptables des bureaux de douane, garantissant ainsi la transparence financière.
- ❖ Système de veille et de contrôle : met en place des mécanismes avancés pour surveiller et contrôler les opérations douanières, contribuant à la lutte contre la contrebande et la fraude.

2.2.2 Caractéristiques Clés d'ALCES

ALgerian Customs Electronic System se distingue par ses caractéristiques innovantes et son adaptation spécifique à l'environnement douanier algérien.

2.2.2.1 Nature sans Papier d'ALCES

Conçu pour opérer sans l'utilisation de documents papier, ALCES représente un virage significatif vers la dématérialisation des procédures douanières. Cette approche vise à accélérer les processus, à réduire la bureaucratie et à minimiser les risques d'erreurs liées à la manipulation de documents physiques.

2.2.2.2 Intégration de Technologies Avancées

ALgerian Customs Electronic System n'est pas simplement un système automatisé, mais une plateforme qui intègre des technologies de pointe telles que l'intelligence artificielle (IA) et le cloud computing. Cette incorporation d'innovations technologiques vise à renforcer l'efficacité opérationnelle et à positionner l'Algérie à l'avant-garde des pratiques douanières modernes.

2.2.3 Généralisation de l'utilisation du système ALCES

La Direction générale des douanes travaille actuellement sur la deuxième phase du développement du système ALCES, qui inclura :

- ❖ Logiciels de gestion des contentieux : fournira un système intégré pour gérer les contentieux liés aux opérations douanières.
- ❖ Recherches et contrôles a posteriori : renforcera les capacités de contrôle et de suivi des opérations commerciales après leur réalisation.
- ❖ Gestion des ressources humaines : mettra en place un système moderne pour gérer les affaires du personnel douanier.
- ❖ Dédouanement des voyageurs : facilitera les procédures douanières spécifiques aux voyageurs.

➤ Création d'un guichet unique

Parallèlement au développement du système ALCES, les équipes projet travaillent sur une plateforme numérique qui reliera le système d'information des douanes à ceux de différents ministères et organismes gouvernementaux impliqués dans la délivrance d'autorisations et de certificats administratifs liés aux opérations d'importation et d'exportation.

Cette interconnexion vise à créer un « guichet unique » permettant aux opérateurs économiques d'effectuer l'ensemble de leurs démarches en un seul lieu.

Les premiers tests de ce projet ont été lancés en juillet 2024 et concernent les documents administratifs émis par le ministère du Commerce et de la Promotion des Exportations, le ministère de l'Agriculture et du Développement rural, ainsi que le ministère de l'Industrie pharmaceutique. Ces tests seront élargis aux autres administrations durant le premier semestre 2025.

2.2.4 Les acteurs ayant accès à ALCES

L'accessibilité d'ALCES aux acteurs de la chaîne logistique est un élément clé de sa mise en œuvre.

La Direction Générale des Douanes a ouvert les inscriptions pour l'attribution de comptes électroniques permettant d'accéder à ALCES. Les entreprises, commissionnaires en douane, transporteurs, et autres opérateurs économiques sont encouragés à s'inscrire via le portail dédié.

Une adresse e-mail (alceshelpdesk@douane.gov.dz) est mise à disposition pour accompagner les usagers tout au long du processus d'inscription. Cette initiative témoigne de l'engagement à fournir un soutien efficace et à résoudre les éventuelles difficultés rencontrées par les utilisateurs.

Une fois l'inscription finalisée, les usagers auront accès aux formalités douanières via le nouveau système. Cette section met en lumière les services offerts par l'administration douanière via ALCES, soulignant les avantages pratiques qu'en retireront les acteurs du commerce international.

2.2.5 Transition de l'Ancien Système (SIGAD) à ALCES

La transition entre l'ancien système SIGAD et ALCES se fait progressivement. Cette approche graduelle vise à minimiser les perturbations opérationnelles tout en assurant une intégration fluide du nouveau système.

Section 3 : Impact et défis de la digitalisation de dédouanement

La modernisation des échanges commerciaux permet un gain considérable en efficacité, transparence et sécurité. En revanche, malgré ces apports indéniables, le secteur douanier soulève également de nombreux défis que nous allons étudier dans cette section.

1. Impact de la digitalisation sur le dédouanement ⁴⁹

La mise en œuvre des solutions numérique a permis davantage :

1.1. Réduction des délais de traitement grâce à la digitalisation

Avant la digitalisation, les processus de dédouanement impliquaient des échanges physiques de documents entre les importateurs et les autorités. Avec la digitalisation, des plateformes numériques, sont introduites dans ces processus. Désormais, la soumission des déclarations, le suivi des dossiers et la gestion des paiements se font en ligne.

Les importateurs bénéficient ainsi de décisions douanières plus rapides et peuvent suivre l'évolution de leurs opérations en temps réel. La gestion de la chaîne logistique est ainsi optimisée grâce à la réduction des délais de dédouanement et l'anticipation de l'arrivée des marchandises.

1.2. Simplification des Procédures grâce à la digitalisation du dédouanement

Grâce à la digitalisation dans le commerce international, la paperasserie traditionnelle est remplacée par des documents électroniques. Les entreprises soumettent leurs déclarations en ligne, ce qui réduit les erreurs humaines et améliore la précision des informations fournies. En plus, cela permet de centraliser toutes les données liées à l'importation, rendant leur gestion beaucoup plus simple.

1.3. Transparence et traçabilité des opérations de commerce international

Avec les outils numériques, la transparence devient un pilier central du processus de dédouanement. Les importateurs peuvent suivre l'état d'avancement de leur dossier en temps réel via des plateformes dédiées. Ils sont informés à chaque étape, du dépôt de la déclaration à la libération des marchandises. Cette traçabilité permet de limiter les zones d'incertitude et les retards imprévus.

⁴⁹ Parlons Logistic (la digitalisation dans le commerce international). Consulté le 05/052025 à 8h55min.

De plus, les systèmes numériques offrent une meilleure coordination avec les différents acteurs de la chaîne logistique. En effet, ils permettent une gestion plus fluide des opérations entre les transporteurs, les transitaires, la douane, banques...

1.4. Réduction des coûts et la digitalisation dans le commerce international

La digitalisation aide les importateurs à réduire leurs coûts en éliminant les déplacements inutiles, en minimisant les erreurs de saisie. En effet, car une gestion plus rapide des procédures réduit la durée de stockage en entrepôt.

Les coûts indirects, tels que ceux associés à la gestion manuelle des documents et aux erreurs humaines, sont également fortement diminués. Cela permet aux importateurs de concentrer leurs ressources sur des aspects plus stratégiques de leur activité.

1.5. Amélioration de la conformité douanière

Sur les plateformes numériques comme BADR et PortNet de nombreuses vérifications sont automatisées en intégrant des alertes sur les exigences à respecter. De plus, ces systèmes permettent de mieux gérer les changements de réglementation, en informant les utilisateurs des mises à jour ou des nouvelles exigences directement via la plateforme.

1.6. Accès à des statistiques et données en temps réel

La digitalisation offre aux importateurs un accès direct à des données en temps réel sur leurs opérations de dédouanement, ce qui facilite la prise de décision. Cela permet également une meilleure planification stratégique, car les entreprises peuvent ajuster selon les performances passées et les prévisions fournies par les outils analytiques.

1.7. Sécurité et Fiabilité Accrues

Les systèmes numériques modernes offrent un haut niveau de sécurité des données. Les informations sensibles, comme les documents de déclaration douanière ou les détails des transactions, sont protégées par des protocoles de cryptage. De plus, la sauvegarde automatisée des documents réduit le risque de perte d'informations importantes.

Les importateurs bénéficient donc d'une plus grande fiabilité dans la gestion de leurs données et peuvent être assurés que leurs transactions sont traitées en toute sécurité.

L'adoption de solutions logicielles automatisées est extrêmement prometteuse car elle permet d'atteindre de nouveaux niveaux d'efficacité et de précision dans le cadre d'un processus de dédouanement trop compliqué. En outre, l'économie mondiale devenant de plus en plus

interconnectée, les solutions logicielles automatisées seront essentielles pour accélérer le mouvement des marchandises à travers les frontières.

2. Les défis majeurs de la digitalisation ⁵⁰

La transition vers le numérique peut être une tâche complexe pour de nombreuses entreprises, qui se trouvent souvent confrontées à des obstacles variés.

2.1. Manque de confiance envers les responsables

Il est vrai que le changement est un défi. Néanmoins, la transformation digitale de l'organisation exige des responsables une nouvelle façon de voir les choses. Les efforts de digitalisation risquent d'échouer si les organisations ne tiennent pas compte de l'importance de la participation des employés.

Il est indispensable que les employés soient au même niveau que les responsables et qu'ils soient régulièrement impliqués dans le processus de transformation, afin qu'ils comprennent les raisons et les meilleures pratiques de chaque mise en œuvre.

En outre, l'équipe centrale qui pilote la transformation doit maintenir la transparence avec toutes les personnes concernées tout au long du processus. La digitalisation peut parfois sembler une crainte pour les employés, en raison de la réduction des tâches humaines. Il faut réussir à montrer aux équipes que l'équipe dirigeante est prête à écouter les réactions, à prendre en compte les suggestions des employés afin de trouver un consensus mutuellement bénéfique.

2.2. Le manque de formation et d'adoption des nouvelles technologies

Bien que la stratégie soit essentielle, une bonne exécution est également primordiale à la réussite de la transformation digitale d'une organisation. La mise à niveau des systèmes s'accompagne d'une mise à jour des compétences des employés. Les entreprises doivent investir dans la formation, l'embauche et la rétention d'employés qualifiés possédant les compétences adéquates.

2.3. La gestion des informations à grande échelle

Le volume de données collectées par les douanes est colossal. Cette accumulation rend la gestion des informations plus complexe, notamment en matière de tri, de stockage et de

⁵⁰Tiré du site web : <https://www.zoho.com/fr/creator/decode/les-5-principaux-defis-de-la-transformation-digitale>
Consulté le 05/05/2025 à 14h09min.

protection contre des accès non autorisés. Sans une stratégie claire et des technologies adaptées, il devient difficile de garantir que ces données sont correctement protégées

2.4. La collaboration internationale et l'échange de données

Les douanes ne fonctionnent plus de manière isolée ; elles collaborent avec des administrations et des entreprises du monde entier. Cette interconnexion crée une multiplicité de points d'entrée potentiels pour des menaces extérieures. Plus les données circulent entre différentes entités, plus elles sont vulnérables. Il devient donc impératif de sécuriser non seulement les systèmes internes, mais aussi les interfaces d'échange avec les partenaires internationaux.

2.5. Le manque de ressources

Malgré l'importance de la protection des données, de nombreuses administrations douanières, en particulier dans les pays en développement, manquent de ressources pour investir dans des solutions de cyber sécurité robustes.

De plus, la formation des agents douaniers sur la manipulation des données sensibles et la réponse aux cyberattaques reste insuffisante. Cela crée des failles exploitables par des acteurs malveillants.

3. Cyberattaque : menace contraignante au développement de la digitalisation de la douane

3.1. Définition ⁵¹

Une cyberattaque est le processus qui consiste à tenter de voler des données ou d'obtenir un accès non autorisé aux ordinateurs et aux réseaux à l'aide d'un ou plusieurs ordinateurs. Une cyberattaque est souvent la première étape qu'un attaquant entreprend pour obtenir un accès non autorisé à des ordinateurs ou réseaux individuels ou professionnels avant d'effectuer une violation de données.

Il s'agit de voler, falsifier, paralyser le fonctionnement du système douanier ou de favoriser la fraude douanière.

3.2. Types de cyberattaques courantes ⁵² : il existe plusieurs, comme :

3.2.1. Programmes malveillants

Un programme malveillant est une expression utilisée pour décrire les logiciels malveillants, y compris les logiciels espions, les rançongiciels, les virus et les vers. Un

⁵¹Tiré du site web : www.fortinet.com. Consulté le 07/05/2025 à 9h44min

⁵² Tiré du site web : https://www.cisco.com/c/fr_ca/products/security/. Consulté le_07/05/2025 à 20h20min

programme malveillant s'introduit dans un réseau par le biais d'une vulnérabilité, généralement lorsqu'un utilisateur clique sur un lien dangereux ou sur une pièce jointe qui installe ensuite un logiciel à risque. Une fois dans le système, le logiciel malveillant peut effectuer les tâches suivantes :

- Bloquer l'accès aux composants clés du réseau (rançongiciel)
- Installer d'autres logiciels malveillants ou des logiciels nuisibles supplémentaires
- Obtenir discrètement des informations en transmettant des données depuis le disque dur (logiciel espion)
- Perturber certains composants et rendre le système inutilisable

3.2.2. Hameçonnage

L'hameçonnage est la pratique consistant à envoyer des communications frauduleuses qui semblent provenir d'une source fiable, généralement par courriel. Son objectif est de voler des données sensibles comme les informations de carte de crédit et les identifiants de connexion ou d'installer des logiciels malveillants sur l'appareil de la victime. L'hameçonnage est une cyber menace de plus en plus courante.

3.2.3. Attaque de l'homme du milieu

Les attaques de l'homme du milieu (HDM), également connues sous le nom d'« attaque de l'intercepteur », se produisent lorsque les agresseurs s'insèrent au milieu d'une transaction entre deux personnes. Une fois que les agresseurs ont interrompu le trafic, ils peuvent filtrer et voler des données.

Deux points d'entrée courants pour les attaques de l'homme du milieu :

- Sur une connexion Wi-Fi publique non sécurisée, les agresseurs peuvent s'insérer entre l'appareil d'un visiteur et le réseau. Le visiteur transmet à son insu toutes les informations à l'agresseur.
- Une fois qu'un logiciel malveillant s'est introduit dans un appareil, l'agresseur peut installer un logiciel pour traiter toutes les informations de la victime.

3.2.4. Attaque par déni de service

Une attaque par déni de service consiste à inonder les systèmes, les serveurs ou les réseaux de trafic dans le but d'épuiser les ressources et la bande passante. Le système n'est donc plus en mesure de répondre aux demandes légitimes. Les agresseurs peuvent également

utiliser plusieurs appareils compromis pour lancer ce type d'attaque. Il s'agit alors d'une attaque par déni de service distribué (DDoS).

3.2.5. Injection SQL

Une injection SQL (Structured Query Language) se produit lorsqu'un agresseur insère du code malveillant dans un serveur qui utilise le langage SQL et force le serveur à révéler des informations qu'il ne devrait pas. Un agresseur peut effectuer une injection SQL en soumettant simplement du code malveillant dans une case de recherche de site Web vulnérable.

3.2.6. Exploit du jour zéro

Un exploit du jour zéro se produit après l'annonce d'une vulnérabilité dans un réseau mais avant l'implémentation d'un correctif ou d'une solution. Les agresseurs ciblent la vulnérabilité révélée pendant ce court laps de temps. La détection des menaces de vulnérabilité du jour zéro nécessite une efficacité permanente.

3.2.7. Tunnellisation DNS

La tunnellation DNS utilise le protocole DNS pour communiquer le trafic non DNS sur le port 53. Il envoie le trafic HTTP et tout autre trafic de protocole via DNS. Il existe diverses raisons légitimes d'utiliser la tunnellation DNS. Cependant, il existe également des raisons malveillantes d'utiliser des services de réseau privé virtuel (RPV) de tunnellation DNS. Ils peuvent être utilisés pour déguiser le trafic sortant en DNS, masquant les données qui sont généralement partagées via une connexion Internet. Dans le cadre d'une utilisation malveillante, les requêtes DNS sont manipulées pour exfiltrer les données d'un système compromis vers l'infrastructure de l'agresseur. Ils peuvent également être utilisés pour effectuer des rappels de commande et de contrôle depuis l'infrastructure de l'agresseur vers un système compromis.

3.3. Les solutions pour renforcer la protection des données dans le secteur douanier ⁵³

Renforcer la sécurité des informations douanière est devenu essentiel, de ce fait on peut citer :

3.3.1. Mise en place d'une infrastructure de cyber sécurité robuste

Pour se protéger contre les menaces extérieures, les douanes doivent investir dans des infrastructures de cyber sécurité sophistiquées. Cela comprend l'installation de pare-feu avancés, de systèmes de détection des intrusions et de logiciels de cryptage des données. Il est

⁵³ Tiré du site web : <https://ifadehttps>. (les enjeux de la protection des données dans le secteur douanier) Consulté le 07/05/2025 à 23h10min.

essentiel de surveiller en permanence les systèmes pour identifier rapidement les anomalies et intervenir en cas de tentative d'intrusion.

3.3.2. Adoption de normes internationales de sécurité

L'adoption de normes internationales telles que l'ISO 27001, qui définit les bonnes pratiques en matière de gestion de la sécurité de l'information, permettrait aux administrations douanières de se conformer aux meilleures pratiques mondiales. Ces normes garantissent que les systèmes de gestion des données sont sécurisés et que les risques de sécurité sont régulièrement évalués et contrôlés.

3.3.3. La formation des agents douaniers

La protection des données ne repose pas uniquement sur des solutions technologiques. Il est indispensable que les agents douaniers soient formés pour comprendre les risques liés à la manipulation des informations sensibles. Ils doivent être capables de reconnaître les menaces, de signaler les incidents et de réagir rapidement en cas de violation des données.

3.3.4. Collaboration entre États et entreprises privées

La protection des données dans le secteur douanier nécessite une collaboration étroite entre les États et les entreprises privées, notamment dans le cadre des échanges commerciaux internationaux. Il est crucial d'établir des protocoles clairs et sécurisés pour le partage des données. Les gouvernements doivent également collaborer avec des experts en cyber sécurité pour identifier les meilleures solutions et anticiper les menaces émergentes.

3.3.5. Utilisation de l'intelligence artificielle (IA)

L'IA peut jouer un rôle important dans la protection des données douanières. En analysant des volumes massifs de données en temps réel, l'IA peut détecter des modèles suspects, alerter sur des tentatives de fraude ou des comportements inhabituels et proposer des solutions pour améliorer la sécurité des informations. Elle permet aussi d'automatiser des tâches complexes, réduisant ainsi les risques d'erreurs humaines.

L'intégration de mesures de cyber sécurité avancées dans les systèmes informatiques des douanes est indispensable pour protéger efficacement contre les cyber-menaces, assurant ainsi la sécurité des opérations douanières et la protection de l'économie contre tout fléau.

La cyber-sécurité joue un rôle dans la protection de nos systèmes informatiques en les rendant plus résilients face aux cyberattaques et aux menaces émergentes, y compris celles propulsées par l'intelligence artificielle.

En renforçant les infrastructures digitales avec des stratégies de sécurité avancées, on peut détecter et repousser les attaques et anticiper et se préparer aux nouvelles formes de menaces. Cela implique l'utilisation de solutions de sécurité alimentées par l'intelligence artificielle qui peuvent apprendre des attaques passées et s'adapter pour reconnaître et neutraliser les tentatives d'intrusion inédites. On élève la barrière contre les cybercriminels.

De plus, en cultivant une culture de cyber-sécurité parmi les utilisateurs et les professionnels de l'intelligence artificielle et en veillant à une mise à jour continue des connaissances et des compétences en cyber-sécurité, les organisations peuvent s'assurer qu'elles sont prêtes à faire face aux menaces actuelles et à celles de demain.

Ainsi, la cyber-sécurité ne se limite pas à une série de mesures défensives, elle englobe une approche proactive et évolutive visant à renforcer continuellement la résilience des systèmes informatiques. Il est important de comprendre qu'il y a une différence entre cyber-sécurité et cybernétique. Bien que partageant un préfixe commun, elles diffèrent par leurs objectifs et champs d'étude. La cyber-sécurité se consacre à la protection des systèmes informatiques, réseaux et données contre toute forme d'attaque, d'intrusion ou de menace extérieure, la cybernétique se penche sur l'analyse des systèmes de contrôle et de communication au sein des organismes vivants et des machines.

Son but est de comprendre les mécanismes d'autorégulation et d'interaction de ces systèmes avec leur environnement. Si elles évoluent dans la sphère technologique, leurs focalisations diffèrent fondamentalement

Sécurisation pour l'une, étude des interactions et de la régulation pour l'autre.⁵⁴

Dans ce chapitre nous avons examiné en détail la digitalisation de processus de dédouanement en mettant en lumière son impact et ses défis auxquelles elle est confrontée.

La digitalisation consiste à utiliser les outils digitaux pour transformer et optimiser les échanges commerciaux. Les dirigeants et collaborateurs s'appuient ainsi sur l'informatique, Internet et des logiciels spécifiques pour automatiser un grand nombre de tâches.

L'Algérie a réussi récemment à mettre en œuvre la stratégie nationale de numérisation pour aboutir au "zéro papier", malgré ces efforts cette dernière fait face à de nombreux obstacles.

⁵⁴ Djallal Bouabdallah : www.horizons.dz/. Consulté le 08/05/2025 à 11h.

Chapitre III

*Etude du rôle du transitaire et suivi d'une
opération de dédouanement*

Dans ce troisième chapitre, il sera question de passer de l'approche théorique à une analyse pratique du processus de dédouanement en Algérie en mettant l'accent sur le rôle du transitaire, intermédiaire indispensable entre les opérateurs économique et l'administration douanière. Il joue un rôle stratégique dans la fluidité et l'efficacité des opérations de dédouanement.

L'analyse portera sur le traitement d'un dossier de dédouanement d'une marchandise avec le nouveau système d'information en expliquant les différentes étapes de dédouanement à travers l'observation proche au sein du bureau du transit ABDELKAFI, en s'intéressant notamment à la manière dont la digitalisation a transformé ces opérations.

Enfin, ce chapitre présentera les résultats concrets observés depuis la mise en place des outils numérique dans le processus de dédouanement.

Section 1 : Le rôle du transitaire dans les opérations douanières

Il est important d'utiliser des bureaux de transit afin de simplifier et de réussir les opérations liées au commerce extérieur et au transport international des marchandises. Les tâches des bureaux de transit se complètent avec celles des autres acteurs. En ce qui concerne le rôle de ces derniers dans le domaine de la douane, il semble actuellement être moins important avec l'évolution de certaines procédures de dédouanement. Grâce à l'évolution du bureau de transit et à l'amélioration de ses services, il est possible de réaliser les opérations d'importation et d'exportation des marchandises dans les meilleures conditions possibles, que ce soit à travers les frontières ou entre les secteurs.

1. Définition du transitaire

Aux termes de l'article 67.2° b code, « sont considérées comme transitaires toutes personnes physique ou morale faisant profession d'accomplir pour autrui les formalités de douane concernant la déclaration en détail des marchandises, que cette profession soit exercée à titre principal ou à titre accessoire, et quelle que soit la nature du mandat à elles confié ».

Un transitaire est une entreprise spécialisée dans la gestion des opérations logistiques liées au transport de marchandises à l'échelle internationale tout en respectant des réglementations en vigueur dans chaque pays. Comme c'est un intermédiaire entre les expéditeurs et les transporteurs, qui s'occupent de la documentation, des formalités

douanières et de la coordination du transport pour assurer une expédition fluide et conforme aux réglementations internationales.

2. Les obligations générales du transitaire tirées du mandat ⁵⁵

Les obligations du transitaire, en qualité de mandataire, sont considérables par rapport à celles du mandant.

2.1. Les obligations du mandataire

Les mandataires représentent leur donneur d'ordre. Ils sont responsables des actes juridiques qu'ils effectuent au nom et pour le compte de leurs clients vis-à-vis de ceux-ci. La qualification de mandat a parfois été discutée, en raison de l'accomplissement d'actes matériels par l'intermédiaire.

Tel est le cas du transitaire chargé d'assurer le transbordement de la marchandise. Il effectue au nom et pour le compte de son client les actes juridiques nécessaires à cette opération mais peut également effectuer lui-même les opérations matérielles (déchargement, du chargement, du déplacement de la marchandise d'un véhicule à l'autre.

Ces opérations ne modifient pas la qualification du contrat. L'existence d'un mandat doit être retenue dès que l'intermédiaire représente son client, même si le contrat comporte des prestations d'ordre matériel, nécessaires à l'accomplissement de la mission qui lui est confiée.

A cet égard, il est tenu de diverses obligations vis-à-vis de son donneur d'ordre :

- Devoir d'information

La jurisprudence fait peser sur les différents mandataires un devoir d'information et de conseil. C'est le cas du commissionnaire en douanes, qui doit informer son mandant des formalités liées aux conditions d'importation ou d'exportation de la marchandise, attirer son attention sur les documents nécessaires et sur les conditions de transport de la marchandise. Cette obligation ne présente pas de particularité, la jurisprudence l'admettant à l'égard de tous les professionnels.

- Obligation d'accomplir les ordres du mandat

Le mandataire doit effectuer les actes commandés par la mission qui lui est confiée et transmettre les ordres du mandant aux prestataires concernés. Il n'est pas garant de leur exécution, mais engage sa responsabilité s'il n'accomplit pas sa mission. Le transitaire, qui

⁵⁵ Khalife, A (les obligations générales tirées du mandat). Consulté le 10/05/2025 à 11h30min.

remet les marchandises à un autre transporteur que celui désigné, est également responsable de ses actes. Il en est de même pour le mandataire qui ne veille pas à la rédaction des documents de transport.

- **Obligation de rendre compte**

Tout mandataire doit rendre compte de sa mission. Au titre de son obligation de rendre compte, le mandataire est tenu d'informer le mandant de l'exécution de sa mission et de ses suites. Il devra notamment l'informer des difficultés qu'il rencontre et solliciter éventuellement de nouvelles instructions.

2.2. Les obligations du mandant :⁵⁶

Il convient de voir en quoi le mandant s'oblige à l'égard du mandataire et éventuellement à l'égard des tiers.

À l'égard du mandataire :

- A l'égard du mandataire, le mandat des auxiliaires de transport étant à titre onéreux, le mandant est donc débiteur d'une obligation de paiement envers son mandataire.
- Cette obligation n'est toutefois pas accompagnée d'un privilège spécifique.
- Seul le commissionnaire en douanes peut être subrogé dans le privilège de la Douane, ayant récupéré les sommes auprès de lui.

À l'égard des tiers : A l'égard des tiers, en vertu de l'article 1998 du Code Civil,

- Le mandant doit exécuter les engagements conclus par le mandataire en son nom. Tout se passe, en effet, comme s'il les avait conclus lui-même.
- Le mandant n'est pas, en principe, tenu par les actes excédant le mandat, à moins qu'il ne les ait ratifiés.

2.3. Les obligations du transitaire dans le cadre du transit

- Le transitaire, quel que soit le mode de transport (mer, air, route), conçoit et coordonne les opérations de transport et les opérations connexes (dédouanement, assurance, entreposage).
- Certains transitaires négocient les tarifs avec les transporteurs, et font profiter leur clientèle de tarifs de groupage intéressants par comparaison avec le coût des envois isolés.
- Il s'engage sur la bonne fin de l'opération du transport sur les délais,
- Établit et signe les lettres de transport, et couvre les assurances marchandises

⁵⁶ SLIMANI, SFAIHI, (les procédures de dédouanement), 2020/2021. Consulté le 10/05/2025 à 21h

- Le transitaire est bien placé pour renseigner les exportateurs et importateurs sur les formalités douanières de sortie ou d'entrée des marchandises,
- Les visas consulaires, les certificats d'origine, les connaissements, les crédits documentaires, etc.
- Il établit les cotations de transport, de dédouanement, d'assurance, d'entrepôts nécessaires et remet des propositions selon l'Incoterm retenu.

3. Les différents rôles tenus par le transitaire

Le transitaire est un mandataire : Il intervient lorsque la livraison de la marchandise nécessite de faire appel à plusieurs modes de transport successifs. Il fait le lien entre les différents transporteurs afin d'assurer la continuité de la chaîne logistique de son client. Il peut aussi se charger des opérations administratives en lien avec le transport des biens d'un territoire à un autre.

3.1. Les activités du transitaire ⁵⁷

Les activités du transitaire sont très diverses mais dans l'acception la plus large, elles peuvent être principalement divisées en quatre catégories

3.1.1. Activités « matière grise »

Le transitaire va informer le client sur les routes les plus adaptées, sur la conception globale du transport et réserver le fret.

3.1.2. Activités physiques à l'exportation et à l'importation

A l'exportation, le transitaire va procéder à des activités de messageries, d'emballage, de fournitures (conteneurs, etc.).

A l'importation, il reçoit l'avis d'arrivée adressé au destinataire et prend en charge la marchandise auprès de la compagnie (maritime ou aérienne). Il va procéder aux opérations de manutention, de dégroupage, de stockage, de déclaration en douane, au post-acheminement par voie de surface et éventuellement de livraison à domicile.

3.1.3. Activités administratives

On classe dans cette catégorie toutes les formalités administratives et commerciales, les formalités douanières et assurances accomplies par le transitaire.

⁵⁷ OUZZAN.N « le rôle du transitaire dans le transport maritime international », Bejaia, 2015/2016. Consulté le 12/05/2025 à 11h

3.1.4. Activités financières

Cela consiste pour le transitaire à payer le fret et couvrir les risques d'exportation. Mais il faut dire que toutes ces activités sont rarement exercées en totalité par un même intermédiaire.

3.2. Les fonctions de transitaire

Le transitaire, suivant qu'il exerce l'une ou l'autre de ces activités, assure des fonctions bien différentes qui peuvent être associées à celles de commissionnaire de transport, agent maritime ou aérien, groupeur, affréteur, assureur, transporteur, manutentionnaire, commissionnaire en douane etc., afin de mener à bien ses activités.

3.2.1. Le transitaire en tant que commissionnaire en douane

Dans un premier temps, nous allons voir comment cette profession est réglementée. Ensuite, voir ce que fait cet intermédiaire de transport.

La réglementation de cette profession : « sont considérés comme transitaires en douane, toutes personnes physique ou morale faisant profession d'accomplir pour autrui les formalités de douane concernant la déclaration en détail des marchandises, que cette profession soit exercée à titre principal ou à titre accessoire, quelle que soit la nature du mandat à elles confié».

Nul ne peut faire profession d'accomplir pour autrui les formalités de douane concernant la déclaration en détail des marchandises s'il n'a été agréé comme commissionnaire en douane.

Les commissionnaires en douane peuvent agir soit en leur nom propre et pour le compte du détenteur des marchandises, soit comme mandataires au nom et pour le compte du détenteur. Ils sont pénalement responsables des déclarations qu'ils présentent. Ils sont réputés envers la Douane avoir seuls qualité de déclarants des marchandises.

3.2.2. Le transitaire en tant que consignataire de la cargaison

A l'arrivée du navire vers leur destination, les ayants droit à la marchandise ne peuvent pas effectuer les différentes opérations qu'il faut pour le passage de cette marchandise dans un port. Dans ce cas un autre intermédiaire intervient, qui est le consignataire de la cargaison. Cette personne physique ou morale permet d'éviter aux ayants droit à la marchandise les obstacles commerciaux administratifs, juridiques lors du passage de cette marchandise au sein d'un port étranger. Le consignataire de la cargaison agit comme un mandataire salarié par les ayants droit à la marchandise, il en prend livraison à leur compte. Le transitaire lorsqu'il agit en tant que consignataire va se présenter à la place du destinataire pour réceptionner la marchandise. Pour

que la marchandise lui soit remise au destinataire ou à son représentant, il doit présenter un original du connaissement.

3.2.3. Le transitaire en tant que logisticien

Bien souvent le terme de logistique est utilisé abusivement et ne tient compte que d'un ou de quelques éléments de cet ensemble. Le domaine de la logistique est un tout qui appartient à la chaîne d'approvisionnement, soit pour la production d'un bien ou de sa distribution. Dans le terme de logistique on trouve aujourd'hui :

- La prise en charge d'un produit à la fin de la chaîne de production
- Le conditionnement
- Le stockage
- La préparation de commande
- La distribution
- La facturation
- La gestion des retours.

La logistique industrielle peut être scindée en deux volets. L'un est la logistique physique qui traite des transports et distributions, magasinages et manutentions. L'autre est la logistique de gestion qui s'occupe d'organiser et gérer les flux des marchandises, de définir et gérer les informations y relations. L'objectif de la logistique industrielle est de contribuer à l'essor de l'entreprise en assurant un approvisionnement efficace des usines et des clients, en qualité par la préservation des matières et produits, en quantité et en temps prescrit, à un coût défini et par un service optimal.

3.2.4. Le transitaire en tant qu'agent de manutention

Le déplacement d'une marchandise nécessite des prestations de manutention, visant au chargement ou au déchargement des véhicules ou au stockage. Ces prestations peuvent être accomplies en vertu de contrats distincts du contrat de transport, soit qu'elles sont confiées à des entreprises spécialisées, soit que les parties à l'opération de transport aient entendu dissocier ses différentes phases en concluant autant de contrats.

Au cours de sa mission, le transitaire doit faire appel à une autre entreprise pour prendre en charge la manutention sur instruction de son mandant, ou alors il va s'occuper lui-même de cette opération. Il est prévu que l'entreprise de manutention sera chargée d'accomplir les

opérations de surveillance pendant le chargement ou le déchargement : Si l'entreprise agit pour le compte du transporteur, celui-ci reste responsable à l'égard du propriétaire de la marchandise.

Si l'entreprise agit pour le compte du chargeur, le transporteur se trouve libéré de ses obligations ou de sa responsabilité par l'intervention d'une entreprise compétente en cette qualité.

Lorsque le transitaire intervient lui-même pour les opérations de manutention, il doit s'occuper du chargement, du déchargement, d'arrimage et de mise à quai ou en entrepôts.

➤ **Le rôle des transitaires**

Le transitaire est un mandataire :

- ❖ Il intervient lorsque la livraison de la marchandise nécessite de faire appel à plusieurs modes de transport successifs.
- ❖ Il fait le lien entre les différents transporteurs afin d'assurer la continuité de la chaîne logistique de son client. Il peut aussi se charger des opérations administratives en lien avec le transport des biens d'un territoire à un autre.
- ❖ Le transitaire est mandaté par le destinataire ou l'expéditeur de marchandises dont il exécute les instructions.
- ❖ Il coordonne les différents modes de transport nécessaires à l'acheminement des biens.
- ❖ Doté d'un devoir de conseil vis-à-vis de son client pour les opérations relevant de sa compétence, il veille au respect des réglementations en vigueur dans chaque pays notamment dans le cadre d'acheminement de marchandises dangereuses ou sensibles.
- ❖ Il doit tout entreprendre pour la conservation des marchandises : si les biens ont été endommagés durant le transport, et que ces dommages sont apparents, il doit réserver les recours en formulant des réserves à l'arrivée des biens.
- ❖ Lors d'une opération de fret maritime, il effectue une vérification méticuleuse des marchandises lors des opérations de transbordement.

4. Les responsabilités du transitaire ⁵⁸

Le transitaire intervient par des différents types (commissionnaire de transport, mandataire et commissionnaire en douane), il utilise des différents modes de transport dans sa mission ; et

⁵⁸ OUZZAN.N « le rôle du transitaire dans le transport maritime international », Bejaia, 2015/2016. Consulté le 12/05/2025 à 13h.

par là il est responsable de différentes formalités et services, ça soit à l'égard de son mandant ou à l'égard des tiers.

4.1. Responsabilité du transitaire à l'égard de son mandant

Pour chacun des types de transitaire choisi, on peut associer un risque différent comme tous types de transport, un transitaire sera responsable des services qu'il fournit, et ce, même s'il sous-traite la partie du transport. Le transitaire peut avoir plusieurs activités (consignataire, manutentionnaire, etc.). Donc, sa responsabilité varie en fonction du rôle qu'il exerce.

4.1.1 Dans le cadre du mandat

Le mandataire doit conseiller son donneur d'ordre : en particulier, il s'est produit des avaries (des dommages subis par un navire ou son chargement), il doit faire des réserves dans les formes prévues pour préserver les recours de son mandant, mais là, s'arrête son obligation de diligence. La preuve de la faute du mandataire incombe au mandant.

Dans le principe le transitaire, n'est responsable vis-à-vis de son mandant que lorsqu'il commet une faute personnelle dans l'accomplissement de son mandat. Cela peut consister en la violation de ses obligations générales ou particulières. Ce n'est pas une responsabilité de plein droit. Trois conditions doivent être réunies pour faire jouer sa responsabilité :

- Premièrement, il doit s'agir d'une faute à caractère personnel ;
- Deuxièmement, elle doit être prévue ;
- Troisièmement, elle n'est retenue que si elle est en relation directe avec le dommage.

4.1.2. Dans le cadre de ses missions

Dans le cadre de sa mission, le transitaire peut intervenir en tant que commissionnaire de transport ou bien en tant que consignataire de marchandise, et il est responsable à chaque intervention de certaine implication.

- Lorsque le transitaire intervient en qualité de commissionnaire de transport

MASTER. J-Manuel définit le commissionnaire de transport comme « un intermédiaire qui se charge complètement de l'exécution du transport de bout en bout en contrepartie d'un prix définie ». Il est responsable à l'arrivée de la marchandise dans les délais prévus, des dommages et pertes ; il est tenu d'une obligation de résultat. Cette dernière est pour corollaire l'apparence de responsabilité qui pesé sur le commissionnaire. Le commissionnaire est tenu de compenser l'expéditeur et son courtier subrogé de l'ensemble des avaries subis par la cargaison,

il fait abri entre les intervenants et les clients. Le commissionnaire qui livrerait la marchandise à l'arrivée, sans demander la présence du connaissance, engagerait sa responsabilité à l'égard du porteur légitime du connaissance.

- Lorsque le transitaire intervient en qualité de consignataire de marchandise

Le consignataire est responsable de toute faute commise par lui, il fait les instructions de son exécutant. Il ne pourrait réclamer à son mandant des dommages et intérêts, les infractions ainsi réprimés étant un travail personnel de lui-même. Le consignataire est indispensable d'être dédommagé que des démarches, pertes de temps et soins anormaux, qui sont faites par son exécutant. Il répond aux dommages occasionnés par la garde de la marchandise, sauf s'il prouve que les avaries résultent d'un cas prévu par la loi.

4.2. Responsabilité du transitaire à l'égard des tiers

A l'égard des tiers, on va discuter sur : en premier lieu, sur la responsabilité du transitaire vis-à-vis de sa clientèle et des tiers. En second lieu, de sa responsabilité vis-à-vis de l'administration.

4.2.1. Vis-à-vis de sa clientèle et des tiers

Cette responsabilité est représentée par deux repères :

4.2.2. Responsabilité contractuelle vis-à-vis de sa clientèle

Le transitaire est un intermédiaire chargé d'assurer la continuité entre deux transports différents dans le cadre des instructions de son mandant.

La mission du transit ne constitue ni une mise sur le marché, ni une opération d'importation. Le transit, n'impliquant aucune commercialisation. Par conséquent il n'est pas responsable des marchandises contrefaites.

Quand il s'agit de sauver la marchandise, et donc de vendre, il faut éviter d'agir sans avis du chargeur, de peur d'être poursuivi pour mise sur le marché ou débit d'objets contrefait. Le commissionnaire en douane ne prend pas la marchandise en charge et n'assume pas d'obligation à son égard. Il en provient que dans le cas où le commissionnaire exprimerait un dommage aux marchandises, il répondrait de celui-ci sur le terrain de la responsabilité délictuelle. La jurisprudence accepte parfois l'existence d'un contrat supplémentaire.

Aucune déposition spécifique ne règle en revanche la responsabilité du transitaire. Il est admis qu'il prend la marchandise en charge, celle-ci étant sous sa garde entre le moment où il

la reçoit du premier transporteur et celui où il la remet au suivant. Toutefois, il n'est tenu dans la garde de marchandise que d'une obligation de moyens, de sorte qu'il ne sera responsable que pour faute prouvée

4.2.3. Responsabilité civile envers les tiers

Le mandataire est personnellement responsable envers les tiers des dommages qu'il cause, même s'ils résultent des instructions de son mandant. Le mandataire dispose alors d'une action en garantie contre lui.

En tant que mandataire, le transitaire ne peut voir sa responsabilité engagée que s'il a commis une faute ; cette faute pour être établie doit satisfaire à deux impératifs principaux.

La faute doit être personnelle et elle doit être prouvée. Ainsi, on ne peut dire qu'il a commis une faute que s'il n'a pas déployé une diligence raisonnable alors qu'il en avait les moyens.

Cette diligence raisonnable dépendra des opérations et des obligations qui rentrent dans l'exercice normal habituel de ses fonctions. L'usage peut jouer un rôle non négligeable dans leur détermination. Le transitaire commettrait donc une faute s'il ignorait les instructions qu'il a reçues de son mandant.

4.2.4. Vis-à-vis de l'administration

Le transitaire, agissant au titre de commissionnaire en douane, est responsable largement sur le plan pénal que sur le plan civil au regard de l'Administration.

4.3 Responsabilité pénale en cas de fausse déclaration de la part de mandant

Les commissionnaires en douane agréés sont responsables des opérations en douane effectuées par leurs soins. Les peines d'emprisonnement édictées par le code des douanes ne leur sont applicables qu'en cas de faute personnelle. Il s'agit là d'une responsabilité d'une extrême rigueur dont le fondement paraît, mais qui semble être liée à une tradition solidement établie et non contestée.

L'obligation de surveillance mise par le code des douanes à la charge des commissionnaires et transitaires conduit à porter à leur compte toutes les irrégularités découvertes dans les déclarations en douane, et cela, indépendamment des circonstances dans lesquelles ils ont été appelés à intervenir.

Le commissionnaire en douane ne peut s'exonérer de sa responsabilité en prouvant sa bonne foi, sauf s'il prouve l'existence d'un cas de force majeure, d'une erreur invincible, soit que les conditions de l'infraction ne sont pas remplies.

4.4 Responsabilité civile vis-à-vis de l'Administration

La responsabilité civile du commissionnaire en douane est fondée sur le lien d'autorité que le commissionnaire en douane a envers ses employés, celui que l'on entend en droit commun. Rien ne s'oppose à une application des règles ordinaires de la responsabilité dans le domaine douanier. Mais ces règles connaissant certaines limites considérées comme incompatibles avec les exigences propres du droit douanier, le Code des douanes a été conduit à mettre en œuvre, parallèlement au droit commun, un régime dérogatoire. Mais ici, le régime dérogatoire ne nous concerne pas puisqu'il s'agit du droit d'action de l'Administration contre les propriétaires des marchandises lorsque le lien d'autorité est difficile à établir. L'application du droit commun suppose en revanche que le préposé ait accomplie dans l'exercice de ses fonctions, ou tout au moins à l'occasion de l'exercice de ses fonctions.

Cette règle est rigoureusement entendue à deux points de vue. Tout d'abord, il importe peu que l'acte délictueux lui-même soit étranger aux dites fonctions. Il suffit que l'exercice des fonctions ait permis son exécution. Dès lors, le commettant ne saurait être exonéré pour la raison que l'infraction de son préposé a été commise à son insu ou contrairement à ses instructions.

5. Différences clés entre le transitaire et le commissionnaire ⁵⁹

5.1. Position dans la chaîne logistique

Dans la chaîne logistique, le transitaire est un l'intermédiaire entre le client et le transporteur tandis que le commissionnaire de transport agit en son nom propre, prenant en charge l'organisation complète du transport.

5.2. Relation avec le client

Le transitaire est mandaté par son client pour organiser le transport des marchandises alors que le commissionnaire de transport contracte directement avec le client pour prendre en charge le transport.

⁵⁹ Tiré du site web : www.digimoov.fr. Consulté le 12/05/2025 à 13h

5.3. Relation avec les transporteurs

Le transitaire recherche et négocie avec les transporteurs pour le compte de son client pendant que le commissionnaire de transport négocie directement avec les transporteurs et assume la responsabilité du transport.

5.4. Relation avec la douane

Le transitaire s'occupe des formalités douanières (déclaration de douane import et export, paiement des droits et taxes) pour le compte du client. Dans le même temps, le commissionnaire de transport assure les formalités douanières en son nom propre.

En résumé, tandis que le transitaire agit en tant qu'agent intermédiaire entre le client et les transporteurs, le commissionnaire de transport prend en charge le processus logistique de manière plus autonome et directe, assumant ainsi une responsabilité plus large dans l'organisation et l'exécution du transport de marchandises.

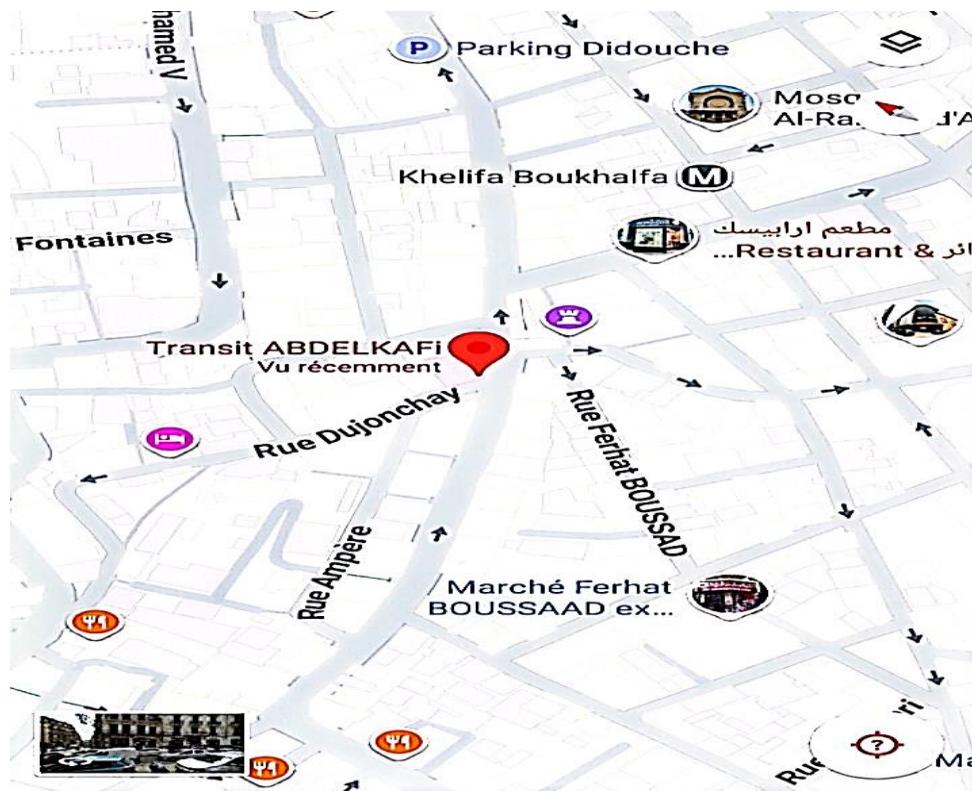
Bien que les transitaires et les commissionnaires de transport soient des acteurs déterminants de la chaîne logistique, leurs rôles et responsabilités diffèrent significativement. Alors que les transitaires agissent en tant qu'intermédiaires, les commissionnaires de transport endossent une responsabilité plus large et directe dans l'organisation et l'exécution du transport de marchandises. Ainsi, comprendre ces différences permet aux entreprises d'optimiser leur logistique et de choisir le partenaire le plus adapté à leurs besoins spécifiques.

Section 02 : Le processus de déroulement d'une opération de dédouanement à l'importation

1. Présentation de l'organisme d'accueil

Transit ABDELKAFI est un bureau de transit sise à 02 rue Omar Chérif Zehar Alger 16014, Alger centre, opérant principalement dans le domaine de dédouanement de marchandise à l'import et à l'export. Il a été créé en 1999 par monsieur ABDELKAFI RACHID, professionnel expérimenté du secteur de commerce international qui compte actuellement plus de 65 employés entre ceux qui exercent au bureau et sur le terrain, ce qui a fait de lui le nombre one sur le territoire national dans son domaine.

Figure N°01 : localisation du bureau Abdelkafi Transit



2. L'activité du bureau ABDELKAFI Transit

Le bureau ABDELKAFI Transit exerce une activité centrée sur la gestion opérationnelle et administrative des procédures de transit et de dédouanement douanier, dans le cadre des échanges commerciaux internationaux. Son rôle s'inscrit pleinement dans la chaîne logistique globale, en tant qu'intermédiaire stratégique entre les opérateurs économiques (importateurs/exportateurs) et l'administration douanière algérienne.

2.1 Traitement des opérations de dédouanement

L'activité centrale du bureau ABDELKAFI Transit réside dans la gestion complète des procédures de dédouanement des marchandises, tant à l'importation qu'à l'exportation. Ce processus requiert une parfaite maîtrise des obligations réglementaires et une utilisation rigoureuse des outils numériques mis à disposition par l'administration douanière algérienne.

Cette activité comprend :

Collecte, le contrôle et la validation des documents commerciaux nécessaires (facture, liste de colisage, certificat d'origine, connaissance, etc.) ;

L'utilisation combinée des plateformes SIGAD et ALCES pour la préparation, la codification et la soumission des déclarations douanières.

ALCES est notamment mobilisé pour la codification tarifaire des marchandises selon le Système Harmonisé (SH), l'édition électronique des documents types (D10, D15, etc.) et la synchronisation avec les exigences statistiques de la douane. Ce système permet ainsi de garantir l'exactitude des données et de réduire les risques de rejet ou de blocage de dossier ;

SIGAD, quant à lui, assure la transmission et le traitement final des déclarations, leur affectation aux circuits de contrôle (vert, orange, rouge), et le suivi en temps réel de leur statut.

2.2 Assistance et représentation des opérateurs économiques

ABDELKAFI Transit agit en tant que mandataire officiel de ses clients, en les représentant légalement devant les services douaniers. Ce rôle implique une connaissance rigoureuse de la réglementation douanière nationale ainsi que des conventions internationales en vigueur (notamment le Code des douanes, les accords commerciaux préférentiels, etc.).

Le bureau fournit également une assistance technique et administrative à ses clients dans la constitution des dossiers douaniers, l'analyse tarifaire des marchandises (nomenclature SH/TARIC), l'application des exonérations ou réductions fiscales spécifiques, ainsi que la résolution de litiges ou contentieux douaniers.

2.3 Coordination logistique et optimisation des délais

Au-delà de l'aspect déclaratif, ABDELKAFI Transit joue un rôle clé dans la coordination logistique des flux de marchandises, en étroite collaboration avec les transporteurs, les compagnies maritimes, les services portuaires et les autorités de contrôle (ministères techniques, organismes certificateurs, etc.).

L'objectif est de minimiser les délais de dédouanement et de livraison, tout en assurant la conformité réglementaire et documentaire des opérations.

2.4 Adaptation aux exigences de digitalisation

Dans un contexte marqué par une transformation numérique progressive des services douaniers en Algérie, le bureau ABDELKAFI Transit a su s'adapter aux nouvelles exigences imposées par l'administration, notamment à travers :

❖ L'usage systématique de la plateforme SIGAD pour les déclarations électroniques ;

La gestion des échanges d'informations dématérialisés avec les douanes, les banques (via la domiciliation électronique) et les autres administrations concernées ;

- ❖ La participation à des formations continues sur la digitalisation et les évolutions réglementaires.
- ❖ Les moyens matériels du bureau ABDELKAFI Transit

3. Les moyens matériels de bureau ABDELKAFI Transit

Le bureau ABDELKAFI Transit dispose de plusieurs moyens matériels qui lui permettent de bien gérer ses activités quotidiennes. Ces équipements sont indispensables pour traiter les opérations de dédouanement dans de bonnes conditions.

Parmi les outils disponibles, on trouve :

- ❖ Des ordinateurs équipés de logiciels professionnels comme SIGAD et ALCES, nécessaires pour la saisie et l'envoi des déclarations douanières ;
- ❖ Des imprimantes et scanners pour éditer et numériser les documents ;
- ❖ Une connexion Internet rapide et stable, indispensable pour travailler avec les plateformes électroniques des douanes et des banques ;
- ❖ Des téléphones fixes et portables, ainsi que des boîtes mail professionnelles, pour communiquer avec les clients et les différentes administrations ;
- ❖ Un espace réservé pour les archives, afin de classer les dossiers de chaque client et garder une trace des opérations passées.

Tous ces moyens permettent au bureau de travailler de façon organisée, rapide et efficace.

4. Les moyens humains du bureau ABDELKAFI Transit

Le bon fonctionnement du bureau repose aussi sur une équipe compétente et bien organisée. Chaque personne a un rôle bien précis pour assurer le suivi des dossiers de transit du début à la fin.

L'équipe se compose de :

- ❖ Un gérant, qui supervise l'ensemble des activités, gère les relations avec les clients importants et prend les décisions principales ;
- ❖ Des déclarants en douane, qui s'occupent de la saisie des déclarations, du calcul des droits et taxes, et du suivi des dossiers auprès des douanes ;
- ❖ Des agents de terrain, qui se déplacent dans les ports, les aéroports ou aux bureaux de douane pour suivre les inspections, déposer des documents ou récupérer des marchandises ;
- ❖ Un personnel administratif, chargé du classement des dossiers, de la gestion des factures et du contact avec les clients ;

Parfois aussi, des stagiaires, qui assistent l'équipe et apprennent le métier.

5. Les principaux clients du bureau ABDELKAFI Transit

Le bureau travaille avec différents types de clients, venant de plusieurs secteurs d'activité. Cela montre la polyvalence du bureau et sa capacité à s'adapter aux besoins de chacun.

Parmi les clients réguliers, on peut citer :

- SIPAC SARL
- SARL PHENIX MIZRANA
- NAFTAL SPA
- SARL PRINKO FLEX
- PIGMA COLOR (entreprise industrielle de peinture)
- EURL GOLDEN SEED
- SARL CAMSAN
- SARL FLAVORAL
- SARL TADCO ALGERIE
- SPA HENKEL ALGERIE (spécialisé dans les détergents comme ISIS, LE CHAT)
- SPA FROMAGERIE ALGERIE (la vache qui rit)

6. Le processus de déroulement d'une opération de dédouanement à l'importation par voie maritime : il implique plusieurs étapes :

6.1. Pré dédouanement

Suite aux négociations faites par le client SARL PIGMA COLOR avec le fournisseur PROVENCALE, sur plusieurs éléments :

- **Prix :** le prix total de produit que l'importateur (SARL PIGMA COLOR) s'engage à payer à l'exportateur (PROVENCALE) qui est 28492.800EURO.
- **Condition de livraison :** l'exportateur (PROVENCALE) s'engage de livrer 4240 sacs de 20 kg d'Espagne sous condition (incoterm utilisé) dans ce cas l'incoterm utilisé Cost and Freight CFR : L'exportateur choisi la compagnie maritime et paye les frais et le fret nécessaires pour acheminer la marchandise au port de destination désigné, les formalités d'exportation incombent à l'exportateur le transfert des risques s'effectue au moment où les marchandises sont mises à bord du navire.

- **Mode de règlement** : l'importateur versera le prix total de la marchandise et le règlement se fera via la Banque NATIXIS, ALGERIE.

- **La date de livraison** : l'exportateur s'engage à livrer les 4 conteneurs le 18/03/2025.

- **Propriété réservée** : le droit applicable en cas de litige (acheteur, vendeur),

Le contrat commercial est conclu

Le fournisseur PROVENCALE s'engage à expédier la marchandise et établir les documents nécessaires au client SARL PIGMA COLOR.

➤ Description de la marchandise

Tableau n°2 : Description de la marchandise importée

Le produit	Nombre de sacs	L'importateur	L'exportateur	Le pays d'origine
CARBONATE DE CALCIUM (CALATEM 09 S20)	4240 sacs	SARL PIGMA COLOR	PROVENCALE	France

Source : élaborer par nous-même

6.2. Dédouanement

Le client SARL PIGMA COLOR se présente au bureau de Transit ABDELKAFI a fin de dédouaner la marchandise importée au près du fournisseur PROVENCALE sise en Espagne (union européenne).

Les procédures suivies pour traiter le dossier d'importation définitive sont effectuées comme suit :

➤ Le client SARL PIGMA COLOR domicilie sa facture auprès de la banque NATIXIS, ALGERIE.

Il fournit au commissionnaire en douane les documents nécessaires pour procéder aux formalités de dédouanement qui sont :

- Facture d'achat domicilié « voir annexe 1 »

La facture d'achat est un document comptable obligatoire ayant valeur légale de preuve, sur les achats d'une entreprise. En d'autres termes, pour chaque prestation de service ou achat

de marchandises : l'entreprise doit disposer d'une facture (d'achat) qui doit être conservée et comptabilisée.

- Connaissance original endossé « voir annexe 2 »

Le connaissement est la preuve du contrat qui lie le chargeur (expéditeur) et le transporteur (la compagnie maritime). Il spécifie la méthode et le trajet d'une expédition en y précisant les termes et les différents acteurs qui y sont parties prenantes. Il garantit que la compagnie maritime assure le transport en toute sécurité des marchandises au port de destination. À la façon d'un reçu, il a pour mission de valider la réception des marchandises confiées au transporteur. Il joue aussi le rôle de titre de propriété.⁶⁰

- Copie de registre de commerce et carte fiscale « voir l'annexe 3 »

Le registre du commerce est une sorte de casier centralisant un certain nombre d'informations légales relatives aux personnes physiques et aux personnes morales exerçant des activités commerciales et immatriculées. Il est régi par l'article 19 et suivant du Code de commerce.

En Algérie, il est tenu par un établissement public dénommé Centre National du Registre du Commerce (CNRC).

- La carte fiscale est un document officiel délivré par l'administration fiscale (en Algérie, par la Direction des Impôts) qui identifie une entreprise ou un professionnel sur le plan fiscal. Elle contient les principales informations liées à sa situation vis-à-vis des impôts. « Voir annexe 4 ».

- Certificat d'origine « voir annexe 5 »

Le certificat d'origine est un document douanier qui certifie l'origine d'une marchandise, plus précisément, son pays de fabrication. Il est émis et authentifié par les Chambres de Commerce et d'Industrie : ces dernières vérifient les informations remplies et imposent un visa de conformité. C'est grâce à ce document que les marchandises sont acceptées dans le pays de destination et se voient appliquer un taux de droit de douane.⁶¹

- Certificat de conformité « voir annexe 6 »

Certificat de conformité est un document qui est délivré conformément aux règles d'un système de certification et qui indique avec un niveau suffisant de confiance qu'un produit, un processus ou un service est conforme à une norme précise ou à d'autres documents reconnus.⁶²

⁶⁰ Tiré du site web : <https://www.shiptify.com/logtech/bill-of-lading>. Consulté le 15/05/2025 à 10h.

⁶¹ Tiré du site web : <https://www.entreprises.cci-paris-certificat-d-origine>. Consulté le 15/05/2025 à 11h.

⁶² Tiré du site web : <https://www.vitrinelinguistique.oqlf.gouv.qc.ca>. Consulté le 15/05/2025 à 11h30min.

- Liste colisage « voir annexe 7 »

Une liste de colisage est un document fourni par l'expéditeur. Elle contient des informations sur les marchandises expédiées et sur leur emballage. Elle comprend les numéros des cartons, le nombre d'articles dans chaque carton ainsi que le poids et les dimensions des cartons.⁶³

- Mandat (entre transitaire et son client)

Le mandat est un acte juridique unilatéral ou bilatéral qui confère à une personne le pouvoir d'agir pour autrui.

Après la vérification des documents fournis, le déclarant détermine le classement tarifaire du produit importé, c'est-à-dire identifier la position tarifaire correcte dans le system harmonisé de désignation de codification des marchandises. Ce classement détermine les droits et taxes applicables ainsi les éventuelles restrictions aux formalités liées à la marchandise. Il est donc très important pour le déclarant de trouver la bonne position tarifaire du produit importé déclarée, car toute mauvaise classification peut engendrer un contentieux douanier, qui pouvant aller jusqu'à des pénalités financière, saisie de la marchandise...etc.

Dans notre cas la marchandise importée c'est le CARBONATE DE CALCIUM (CALATEM 09 S20), sous la position tarifaire (25.09.00.00.00).

Le déclarant ensuite procède à la saisie de toutes les informations requises sur le logiciel interne du bureau (ce qu'on appelle la note de détail ou la grille de saisie "voir annexe 8 »). Cette étape est essentielle pour initier la déclaration en douane car elle permet de regrouper l'ensemble d'informations nécessaires et permettre le traitement automatisé du dossier avant de copier cette dernière définitivement sur le système ALCES

➤ Le commissionnaire après la présentation de ces documents il procède aux formalités d'échange (retrait du pli cartable).

En attendant qu'il soit avisé par le consignataire du navire, un document par lequel il informe le client de l'arrivée réelle de la marchandise.

Ce document est appelé AVIS D'ARRIVEE « voir annexe 9 »

L'avis d'arrivée est un document envoyé par le transitaire maritime, le transporteur ou l'agent au destinataire ou à la partie notifiant indiquant la date d'arrivée de l'envoi à un endroit

⁶³ Tiré du site web : [/www.fedex.com/fr](http://www.fedex.com/fr). Consulté le 15/05/2025 à 17h

précis). Les parties concernées qui sont informées de l'arrivée sont généralement répertoriées comme destinataires dans le connaissement.⁶⁴

Qui comporte les informations suivantes :

- Nom du client : SARL PIGMA COLOR
- Désignation des marchandises : CARBONATE DE CALCIUM (CALATEM 09 S20)
- Nombre de sac : 4240 sacs de 20kg
- Poids net : 84.80 tonnes
- Accostage : 18 /03/2025
- Le port d'embarquement : Barcelone
- Le port de débarquement : port d'Alger
- Nom du navire : HELENE
- Date d'arrivée : 18/03/2025
- Numéro de B/L : 249378233

➤ Après que ce document est reçu, le client SARL PIGMA COLOR établit deux chèques au nom de la compagnie maritime chargée du transport de sa marchandise MAERSK.

Le premier sert à régler les frais indiqués sur l'avis d'arrivée et le deuxième correspond à la caution des conteneurs

➤ Une fois le montant payé, le consignataire confirme ce règlement par une facture et établit un bon à délivrer, qui est un document indispensable pour les démarches d'enlèvement, car il représente une preuve de la régularité de l'opération économique avec la compagnie maritime MAERSK. Une fois que les frais mentionnés sur l'avis d'arrivée ont été payés, le commissionnaire en douane récupère le chèque de caution ou l'avance surestariée sur le conteneur qu'il dépose auprès de MAERSK.

➤ Après avoir reçu les deux documents le commissionnaire passe à l'ouverture de deux chemises cartonnées (chemise transit pour le commissionnaire « voir annexe 10 » (photocopie des documents du dossier) et une autre chemise pour la déclaration en douane « voir annexe 11 »).

⁶⁴ Tiré du site web : www.cogoport.com/fr-FR/knowledge-cente consulté le 16/05/2025

Pour le dossier d'importation avec les informations relatives à la commande. Il comporte les documents suivants :

- Une grille de saisie : document saisi par le commissionnaire
 - Facture d'achat domiciliée auprès de la banque NATIXIS
 - Photocopie de connaissance original endossé
 - Photocopie d'avis d'arrivé
 - Photocopie de registre de commerce
 - Photocopie de la carte fiscale
 - Certificat d'origine
 - Certificat de conformité
 - Liste colisage
 - Bon à délivrer.
- Le calcul des droits et taxes sera réalisé automatiquement par ALCES à la fin de la saisie de la déclaration en détail.
- Le commissionnaire avise le client du montant des droits et taxe à payer.
- La visite physique n'aura pas lieu dans ce cas puisque le client bénéficie du statut d'opérateur économique agréé en douane « voir annexe 12 ».
- Le client avisé paye le droit et taxe ainsi les frais du magasinage, un bon à enlever lui sera remis.
- Le commissionnaire envoi la marchandise le jour même au client.

Les documents relatifs à la marchandise dédouanée restent dans un état de prescription d'une période de 10ans pour le contrôle a posteriori des services des douanes.

A travers l'étude du cas pratique relatif au dédouanement des marchandises au sein du bureau de transit ABDELKAFI, nous avons pu suivre de manière concrète les différentes étapes de processus de dédouanement via le system ALCES, de mieux comprendre les procédures administratives, les documents exigés ainsi que l'utilisation de cet outil numériques dans le cadre de la digitalisation du processus douanier.

Section 03 : Analyse des résultats de la digitalisation dans le secteur douanier

Le passage d'un système largement basé sur des procédures papier vers un environnement digitalisé vise non seulement à accroître l'efficacité et la transparence des opérations douanières, mais également à réduire les coûts logistiques et les délais de traitement.

Toutefois, l'évaluation des résultats réels de cette transformation demeure indispensable. Il convient d'examiner dans quelle mesure les objectifs initiaux ont été atteints et quels sont les impacts concrets sur les opérations douanières.

Dans cette section nous allons analyser les résultats obtenus à ce jour.

1. Impact du nouveau système ALCES sur les opérations douanières

L'intégration de ce nouveau système représente une avancée majeure pour le commerce extérieur en Algérie.

1.1 Simplification et accélération des procédures douanières

Selon la Direction Générale des Douanes, le système ALCES, mis en place pour moderniser et digitaliser les procédures douanières en Algérie, a connu un démarrage prometteur.

En effet, en une année seulement après son lancement en novembre 2023, le nombre de déclarations douanières enregistrées via cette plateforme a atteint environ 120 000.

Parallèlement, plus de 6 000 opérateurs économiques s'étaient inscrits à ce système dès la première année⁶⁵. Cette dynamique s'est poursuivie avec une croissance importante, portant le nombre total d'opérateurs enregistrés à 23 402 à la fin du premier trimestre 2025⁶⁶. Cette progression rapide illustre non seulement l'efficacité et la fiabilité du dispositif, mais reflète également la confiance croissante des opérateurs économiques dans les outils numériques proposés par les services douaniers algériens pour faciliter leurs opérations commerciales.

Suite à ce lancement réussi, le système ALCES a été généralisé dans tous les bureaux douaniers à travers le pays. Désormais, le traitement des dossiers douaniers par voie électronique dans tous les centres douaniers, qu'ils soient terrestres, maritimes ou aériens. Cette généralisation garantit une uniformisation des procédures sur l'ensemble du territoire national

⁶⁵ Tiré du site web : www.aps.dz. Consulté le 18/05/2025 à 10h

⁶⁶ Tiré du site web : www.aps.dz. Consulté le 18/05/2025 à 11h

et permet d'optimiser la gestion des flux commerciaux. Grâce à cette digitalisation, les opérations sont plus rapides, plus transparentes et mieux sécurisées.

Le début novembre dernier, de nouvelles unités fonctionnelles intégrées au système d'information. Ces nouveautés visent à améliorer les services dédiés aux voyageurs, notamment par la dématérialisation des procédures de délivrance des titres de passage pour véhicules, ainsi que la déclaration électronique des devises et des objets de valeur. Et aussi, des projets pilotes ont été initiés pour tester de nouvelles fonctionnalités liées à la gestion des litiges, à la surveillance douanière, aux enquêtes ainsi qu'à la gestion des ressources humaines. Ces initiatives traduisent la volonté des autorités douanières de renforcer la modernisation et la performance globale du système douanier à travers une digitalisation toujours plus complète et adaptée aux besoins actuels.

1.2 Renforcer la transparence et lutter contre la fraude ⁶⁷

L'adoption du système ALCES a permis d'instaurer un cadre plus rigoureux de contrôle documentaire et de suivi des transactions, limitant les risques de falsification ou de manipulation des informations.

La digitalisation facilite la mise en place d'outils automatisés de détection des anomalies et des comportements suspects. Grâce à l'exploitation des données informatisées, les services douaniers peuvent appliquer des algorithmes de contrôle et des profils de risque pour cibler efficacement les cargaisons présentant un risque élevé. Cette approche proactive permet de concentrer les inspections physiques et les enquêtes sur les dossiers les plus à risque, optimisant ainsi les ressources et réduisant les délais pour les autres opérateurs.

La transparence accrue engendrée par les plateformes digitalisées favorise également une meilleure confiance entre les différents acteurs du commerce international, qu'il s'agisse des importateurs, des transitaires ou des autorités publiques.

1.3 La réduction des délais

Avant la digitalisation, les procédures de dédouanement étaient souvent longues et complexes, s'étalant fréquemment sur plus d'une semaine. Cette lenteur s'expliquait par la succession de nombreuses étapes manuelles, où chaque intervention nécessitait un traitement papier, des validations physiques, et des échanges directs entre plusieurs services. Avec la

⁶⁷ Tiré du site web : www.mf.gov.dz/index.php/fr/grands-dossiers/2210-modernisation-des-services-de-la-direction-generale-des-douanes. Consulté le 27/05/2025

dématérialisation des documents et l'automatisation de certaines phases clés, ces délais ont été nettement raccourcis. Selon la nature des marchandises, le temps nécessaire au dédouanement peut désormais être réduit de trois à sept jours, ce qui constitue un gain important pour les opérateurs économiques et améliore la fluidité des échanges commerciaux.

1.4 Améliorer l'efficacité des opérations douanières ⁶⁸

La digitalisation du dédouanement a permis de simplifier et d'accélérer de nombreuses étapes des opérations douanières. En automatisant l'enregistrement des données, le système réduit le temps ce qui accélère significativement le traitement des dossiers. De plus, les contrôles peuvent être effectués plus rapidement grâce à des procédures mieux coordonnées et à une meilleure organisation des flux d'informations. Cette fluidité accrue permet d'optimiser le travail des agents douaniers et de réduire les délais globaux, offrant ainsi un gain de temps appréciable pour toutes les parties concernées.

La digitalisation limite les risques d'erreurs humaines, souvent liées à la manipulation manuelle des documents ou à la retranscription des informations. Grâce à un système structuré et standardisé, les données sont plus fiables et cohérentes, ce qui facilite grandement la prise de décision par les autorités douanières. En disposant d'informations précises et actualisées, les responsables peuvent mieux cibler les contrôles et orienter leurs actions vers les dossiers présentant un risque réel, renforçant ainsi la sécurité et l'efficacité du processus douanier.

2. Les obstacles liés à la digitalisation de processus de dédouanement en Algérie

Malgré les efforts fournis par les autorités Algériennes, l'utilisation de système ALCES rencontre encore plusieurs obstacles.

2.1 Problèmes techniques

Des dysfonctionnements constatés lors de l'utilisation de ce système qui perturbent le bon déroulement des opérations, allant de simples erreurs d'affichage à des blocages complets du système lié à une surcharge de système due à un grand nombre de connexions simultanées. Ces pannes techniques peuvent entraîner des retards significatifs dans le traitement des déclarations douanières, la validation des documents ou encore la transmission des données aux autres institutions concernés.

⁶⁸ Tiré du site web : www.mf.gov.dz/index.php/fr/grands-dossiers/2210-modernisation-des-services-de-la-direction-generale-des-douanes. Consulté le 27/05/2025

2.2 Connexion Internet instable

L'instabilité de la connexion internet constitue un obstacle majeur dans la mise en œuvre de la digitalisation des procédures douanières en Algérie. Cette situation est particulièrement ressentie dans certaines régions du pays où la couverture réseau reste faible ou intermittente. Ces interruptions fréquentes du service ralentissent le déroulement des opérations, car il devient difficile pour les agents et les opérateurs économiques d'accéder de manière continue et fiable aux plateformes numériques nécessaires au traitement des dossiers.

Cette instabilité complique la gestion des échanges en temps réel, rendant les processus moins fluides et augmentant le risque de retards dans le dédouanement. Par ailleurs, elle peut également entraîner des erreurs ou des pertes d'informations lors de la saisie des données, ce qui affecte la qualité globale des opérations.

2.3 Formation initiale insuffisante

Un autre défi important réside dans le niveau insuffisant de formation initiale des différents acteurs impliqués dans le processus douanier. En effet, de nombreux déclarants, agents douaniers et professionnels du commerce ne possèdent pas toujours les compétences techniques de base nécessaires pour maîtriser pleinement les outils numériques récemment déployés. Cette lacune dans la préparation rend l'utilisation des systèmes informatisés plus complexe et accroît le risque d'erreurs lors des manipulations ou des saisies de données.

Le manque de familiarité avec ces nouvelles technologies peut aussi entraîner des ralentissements dans le traitement des opérations, car les utilisateurs doivent souvent prendre plus de temps pour accomplir des tâches qui auraient pu être automatisées ou simplifiées. Par conséquent, cette insuffisance dans la formation initiale freine l'efficacité globale du système digital et limite les bénéfices attendus de la modernisation des procédures douanières.

2.4 Manque d'interopérabilité entre les intervenants

L'un des principaux obstacles rencontrés dans le processus douanier réside dans le manque d'interopérabilité entre les différents intervenants. En effet, les organismes concernés, tels que les banques, les compagnies maritimes, et les services douaniers, ne disposent pas toujours de systèmes numériques suffisamment connectés ou compatibles entre eux. Cette faible coordination informatique engendre des retards et des interruptions dans le traitement des opérations, ce qui nuit à la fluidité globale du commerce international. Ainsi, l'absence

d'échanges de données harmonisés entre ces acteurs ralentit les démarches administratives et complique la gestion des dossiers douaniers.

2.5 Processus pas entièrement digitalisé

Plusieurs étapes essentielles restent soumises à des procédures manuelles. La validation finale des opérations, les contrôles physiques des marchandises, ainsi que la transmission de certains documents justificatifs nécessitent encore, dans de nombreux cas, un déplacement physique des opérateurs vers les guichets des services douaniers.

Aussi le paiement ne s'effectue pas entièrement par voie électronique, de nombreux opérateurs doivent encore effectuer ces règlements par des moyens traditionnels, ce qui ralentit le processus et augmente le risque d'erreurs ou de retards. Ce manque d'automatisation complète empêche également de disposer d'une visualisation claire et en temps réel de l'état d'avancement des dossiers.

Ces contraintes freinent la fluidité globale des opérations de dédouanement et affaiblissent l'objectif de transparence que la digitalisation devrait garantir. Elles laissent subsister des espaces pour des pratiques peu conformes aux principes de bonne gouvernance et freinent la lutte contre la corruption.

3. Étude comparative des systèmes de dédouanement numérique

La digitalisation du processus de dédouanement s'impose comme un levier essentiel de compétitivité. Comparer l'expérience algérienne, à travers le système ALCES, à celles d'autres pays tels que la France, le Maroc, Singapour et le Qatar permet de d'expliquer les avancées réalisées ainsi que les axes d'amélioration possibles. Chaque pays a développé un modèle propre, influencé par son environnement économique, institutionnel et technologique.

3.1. Singapour (Trade Net) ⁶⁹

Dès le début des années 1980, Singapour a entrepris la mise en place d'un système numérique pour la gestion douanière, en le déployant en deux phases.

Lors de la première phase, le pays a développé des systèmes automatisés pour le traitement des garanties bancaires, la gestion des déclarations, le paiement des droits de douane, la gestion des entrepôts, l'analyse financière et les transferts bancaires. Dans la deuxième phase, ce système a été intégré au réseau EDI (échange de données informatisé), permettant

⁶⁹ BenYahia, Belazla « le rôle de la numérisation du secteur douanier dans l'amélioration de l'efficacité du commerce extérieur », (2022,2023). Consulté le 01/06/2025 à 09h

ainsi aux importateurs de soumettre électroniquement les informations nécessaires concernant les marchandises.

L'administration douanière effectue alors une analyse numérique complète des données reçues, qui sont ensuite transmises aux différentes administrations concernées pour obtenir les autorisations requises. Grâce à cette dématérialisation, le processus de traitement prend seulement trente minutes.

Le système fonctionne en continu, 24 heures sur 24, permettant la libération immédiate des marchandises dans le cas d'absence de la visite et des contrôles et de la marchandise.

De plus, le calcul des droits de douane est automatisé et les montants sont directement transférés du compte de l'importateur vers celui de l'administration douanière.

Le système permet aussi de vérifier les documents d'expédition avant leur envoi et est interconnecté avec des réseaux internationaux, notamment aux États-Unis et aux Pays-Bas, facilitant ainsi la réservation de capacités de transport et la finalisation des certificats d'origine.

Grâce à cette approche, le système traite environ 10 000 opérations d'importation par jour, avec une augmentation de productivité augmentée de 20 à 30 %, et une réduction significative des fraudes grâce à la suppression des interactions humaines directes.

3.2. Qatar ⁷⁰

Dans le but de diffuser la culture et le concept des villes intelligentes qui conviennent aux générations futures et à leurs besoins, le stand de l'Autorité générale des douanes de l'État du Qatar a présenté les procédures douanières, ainsi que l'importance des systèmes technologiques et avancés qu'elle offre pour contribuer à soutenir l'orientation de l'État vers la transformation numérique de l'ensemble de ses institutions, et pour trouver des solutions innovantes aux défis auxquels seront confrontées les villes du futur.

Cette présentation a inclus les systèmes d'information, la gestion des relations publiques, la gestion des opérations et l'analyse des risques. L'accent a été mis sur un certain nombre de projets et de systèmes électroniques mis en œuvre par l'autorité pour faciliter le travail douanier et contribuer à transformer le travail douanier au Qatar en un travail électronique avancé qui

⁷⁰ Benyahia, Belazla « e rôle de la numérisation du secteur douanier dans l'amélioration de l'efficacité du commerce extérieur », (2022,2023). Consulté le 01/06/2025 à 18h

soutient l'activité sur le terrain aux points de passage douaniers, en conformité avec les normes internationales de développement durable.

Parmi les systèmes de travail présentés par le département des opérations et de l'analyse des risques figurent le système des « événements sportifs » visant à faciliter les procédures douanières spéciales. Quant au département des systèmes d'information, il a présenté, lors de la Coupe du Monde 2022, des démonstrations visuelles sur les « rapports intelligents », expliquant le système de « contrôle intelligent » pour la vérification des données douanières concernant toutes les marchandises importées dans le pays, en plus des systèmes de « stockage électronique », du système des « fournisseurs » et d'autres systèmes de travail adoptant des solutions technologiques dans le cadre de l'exposition.

Les douanes du Qatar ont obtenu la certification ISO n° 27001 délivrée en 2013, spécialisée dans la gouvernance et la sécurité de l'information, pour l'ensemble des services gouvernementaux partagés, dans le cadre du développement de l'action gouvernementale et dans le souci de poursuivre l'adoption et l'application des meilleures normes internationales en matière de sécurité de l'information.

La société BQC a délivré à l'Autorité générale des douanes la certification ISO/IEC 27001 :2013, confirmant la conformité à toutes les exigences des normes ISO 27001, l'une des meilleures normes garantissant la performance et l'efficacité des procédures techniques et de sécurité de l'information, ainsi que la prestation de services électroniques.

Cette norme se concentre sur l'évaluation de la manière dont les informations sont protégées et sécurisées lors du stockage, de la circulation, du traitement et de la lecture, ainsi que sur l'évaluation de la sécurité d'accès aux systèmes et aux informations cryptées et non cryptées, en plus des opérations d'échange de données et d'informations entre les systèmes et les individus, qu'il s'agisse de données lisibles, audibles ou visuelles.

Cette certification couvre également la gestion des risques. À ce propos, M. Mohammed Abd Allah Al-Maadheed, adjoint au président de l'Autorité pour les services de soutien, a indiqué que l'obtention de cette certification est le fruit de grands efforts déployés au cours de la période écoulée.

C'est également une étape efficace en matière d'application des dernières normes internationales en matière de gestion de la sécurité de l'information, témoignant de l'engagement des douanes du Qatar à protéger les données des employés et des partenaires.

Cela améliore également leur productivité en leur offrant un environnement de travail moderne et conforme aux systèmes les plus récents, ce qui contribue à assurer la continuité des activités dans diverses situations, qu'elles soient normales ou de crise. Cela comprend aussi des tests de performance des systèmes et des personnes (techniciens et administratifs), pour garantir la fluidité du travail. De plus, l'évaluation porte sur la gestion des ressources matérielles (équipements, logiciels, serveurs, réseaux), ainsi que sur les ressources humaines et leur degré de compétence et de conformité aux normes de qualité.

3.3. La France (DELTA) ⁷¹

En France, la dématérialisation des procédures douanières repose sur un écosystème numérique mature et intégré. Le système Delta, (Dédouanement en Ligne par Traitement Automatisé) est l'application douanière française pour la transmission dématérialisée des exportations (hors Union Européenne). Une fois le numéro EORI attribué, DELTA permet de dédouaner de façon simplifiée pour les produits soumis à accises.

Ce système est déployé par l'administration des douanes, il centralise la gestion des déclarations d'importation, d'exportation et de transit, via un guichet unique en ligne.

Cette plateforme permet non seulement une simplification substantielle des échanges entre les opérateurs économiques et les services douaniers, mais également une harmonisation stricte avec les standards européens, notamment à travers l'intégration progressive du système ICS2 (Import Control System 2), destiné à renforcer les contrôles des flux de fret aérien. La fluidité des échanges de données entre les différentes parties prenantes, appuyée par une interopérabilité avancée, a permis de réduire les délais de traitement à moins de 24 heures pour la majorité des opérations. Par ailleurs, la politique de dématérialisation intégrale a abouti à l'élimination quasi-totale du support papier, contribuant ainsi à un modèle de gestion durable. Plus de 90 % des formalités douanières sont traitées sans support papier. L'interconnexion fluide entre les administrations publiques et les différents acteurs de la logistique privée assure un suivi en temps réel des opérations et contribue à une nette réduction des délais.

3.4. Le Maroc (PortNet) ⁷²

PortNet est un Guichet Unique National pour faciliter les procédures du commerce extérieur, un projet lancé en 2008 par le Maroc, dans un contexte de compétition commerciale internationale et de croissance soutenue du trafic portuaire marocain. Plateforme de

⁷¹ Tiré du site web : www.bewease.fr/. Consulté le 02/06/2025 à 9h

⁷² Tiré du site web : www.anp.org.ma/fr/services/portnet. Consulté le 02/06/2025 à 9h22min

dématérialisation des flux documentaires, PortNet traite les formalités entre les différentes parties prenantes au commerce extérieur.

Ce système constitue aujourd'hui le socle du guichet unique national dédié à la communauté portuaire et logistique. Ce dispositif, conçu dans une logique de gouvernance collaborative, fédère l'ensemble des parties prenantes de la chaîne logistique, incluant non seulement les autorités douanières, mais également les opérateurs portuaires, les institutions financières, les compagnies de transport et les transitaires. Cette architecture interconnectée facilite un échange en temps réel des données et des documents nécessaires à l'accomplissement des formalités douanières, ce qui contribue de manière décisive à l'optimisation des délais de traitement. En effet, la majorité des opérations de dédouanement au Maroc peuvent désormais être finalisées en moins de quarante-huit heures, une performance qui témoigne du haut niveau de maturité atteint par l'écosystème numérique national.

Au-delà des gains d'efficacité purement logistiques, la démarche marocaine se distingue également par l'intégration explicite d'une dimension environnementale dans le cadre de la stratégie de digitalisation des services douaniers. L'adoption d'une politique active de dématérialisation, traduite par l'objectif « zéro papier », a permis de réaliser des économies substantielles en termes de ressources naturelles, notamment en réduisant massivement la consommation de papier à l'échelle du système. Ce volet durable renforce la légitimité institutionnelle de PortNet en tant qu'instrument de modernisation conforme aux standards internationaux en matière de développement durable.

En Algérie, bien que le système ALCES soit encore en phase de consolidation, les avancées déjà enregistrées démontrent un engagement réel en faveur de la modernisation des procédures douanières. Toutefois, pour atteindre un niveau de maturité comparable à celui des pays étudiés, il conviendrait de renforcer l'interopérabilité avec les autres administrations et acteurs logistiques, d'accélérer la dématérialisation des flux documentaires et de promouvoir une culture numérique auprès de l'ensemble des parties prenantes. En s'inspirant des bonnes pratiques internationales, tout en tenant compte de ses spécificités nationales, l'Algérie dispose ainsi d'une opportunité stratégique pour faire de la digitalisation douanière un levier de compétitivité et de transparence durable.

4. Recommandations pour améliorer la digitalisation du processus de dédouanement en Algérie

❖ Mettre en œuvre un programme de formation continue à destination des agents des Douanes, des déclarants en douane ainsi que des autres utilisateurs du système. Bien que des sessions de formation initiale aient été organisées lors du déploiement de la plateforme ALCES, l'évolution rapide des technologies et l'introduction de nouvelles fonctionnalités nécessitent une actualisation régulière des compétences.

❖ Approche différenciée devrait être envisagée pour accompagner les utilisateurs selon leur niveau d'expérience avec les outils numériques. Des formations en ligne (e-learning), des ateliers pratiques et des supports pédagogiques accessibles pourraient contribuer à renforcer l'appropriation du système par tous les intervenants.

❖ Le renforcement de l'interconnexion entre les différentes administrations et acteurs impliqués dans les opérations de commerce extérieur constitue une priorité. Actuellement, le manque d'intégration entre la plateforme ALCES et les systèmes d'autres organismes (banques, autorités portuaires, ministères sectoriels, organismes de contrôle) obligeant parfois les opérateurs à recourir à des démarches manuelles ou à transmettre plusieurs fois les mêmes informations. La création d'un guichet unique électronique, inspiré des bonnes pratiques internationales (comme le système PortNet au Maroc ou DELTA en France), permettrait de fluidifier les échanges de données, d'améliorer la traçabilité des opérations et de réduire les délais de traitement.

❖ La mise en œuvre des campagnes de sensibilisation ciblées auprès des opérateurs économiques et des voyageurs afin de promouvoir les avantages du système ALCES. Une meilleure compréhension de ses fonctionnalités, de ses bénéfices et de son cadre réglementaire encouragerait une adoption plus massive des procédures digitalisées.

Ces campagnes pourraient prendre la forme de journées d'information, de publications sur les canaux numériques des Douanes, ou encore de collaborations avec les organisations professionnelles (chambres de commerce, syndicats de transitaires).

L'objectif serait de créer une véritable culture numérique autour du dédouanement, en mettant en avant les gains potentiels en matière de temps, de coûts et de transparence.

❖ Maintenir une veille technologique active sur la digitalisation des procédures douanières.

❖ Les services des Douanes algériennes devraient ainsi surveiller de près les innovations mises en œuvre à l'international et évaluer régulièrement la pertinence de leur adoption locale. Une

démarche proactive en matière d'innovation garantirait la pérennité et la compétitivité du système national face aux standards mondiaux.

- ❖ Améliorer la qualité et la couverture des réseaux Internet, notamment dans les zones rurales ou moins desservies, afin de garantir un accès stable et performant à la plateforme numérique pour tous les utilisateurs.
- ❖ Mettre en place des outils de suivi et d'évaluation en temps réel des performances du système numérique afin d'identifier rapidement les points faibles et d'ajuster les actions en conséquence.

Ce chapitre nous a permis de mieux comprendre le fonctionnement actuel du processus de dédouanement en Algérie, en s'appuyant sur l'observation concrète du travail des transitaires, le suivi d'opérations réelles d'importation et l'analyse des résultats obtenus sur le terrain. La dynamique de digitalisation engagée ces dernières années constitue un véritable progrès, en simplifiant un certain nombre de démarches et en améliorant la transparence des échanges.

Cependant, l'étude a également mis en évidence plusieurs limites qui freinent encore l'efficacité du dispositif : les procédures ne sont pas encore totalement dématérialisées, la coordination entre les différents acteurs reste perfectible, et les utilisateurs ne disposent pas toujours des compétences techniques nécessaires pour exploiter pleinement les outils numériques.

Ces constats montrent qu'au-delà des investissements technologiques, la réussite de cette modernisation passe aussi par un travail de fond sur l'organisation, la formation et l'accompagnement des acteurs impliqués.

Si ces efforts sont poursuivis et renforcés, le dédouanement numérique en Algérie pourra progressivement atteindre les standards internationaux et contribuer à rendre les échanges commerciaux plus rapides, plus sûrs et plus compétitifs.

Conclusion générale

À l'heure où le monde connaît une mutation technologique rapide, marquée par l'automatisation, l'échange instantané d'informations et la dématérialisation des services, il devient impératif pour l'Algérie de poursuivre et d'intensifier son engagement dans cette dynamique de modernisation.

Cette étude nous a permis de répondre à la problématique posée, et les résultats montrent que la digitalisation joue un rôle essentiel dans la modernisation du système douanier en Algérie.

Elle contribue à réduire les coûts logistiques, à fluidifier les opérations et à améliorer la transparence durant toutes les phases de dédouanement. Et le rôle du transitaire, quant à lui qui reste incontournable même dans le contexte de la digitalisation, puisqu'il agit comme un intermédiaire clé entre les différentes parties prenantes. Il veille au respect de la réglementation douanière, assure le suivi en temps réel des opérations et facilite la communication entre les acteurs du commerce international...etc.

L'Algérie, en tant que pays dont une grande partie des revenus est issue des échanges internationaux, notamment des exportations d'hydrocarbures et de l'importation de biens stratégiques, dépend fortement de l'efficacité de son commerce extérieur pour assurer sa croissance économique, ne peut envisager un développement durable sans une réforme en profondeur de ses procédures douanières, puisqu'elles conditionnent la fluidité, la sécurité et la transparence des échanges commerciaux.

Bien que cette digitalisation soit encore à ses débuts, et qu'elle rencontre de nombreux défis, qu'ils soient techniques, humains ou structurels, ils ne doivent pas être perçus comme un frein, mais plutôt comme un moteur incitatif au changement.

Ces difficultés révèlent une opportunité d'amélioration continue et un besoin d'engagement stratégique de la part des institutions publiques et des acteurs privés du secteur.

La réussite de la digitalisation du système douanier algérien peut représenter un véritable tournant pour l'économie nationale.

Si l'Algérie parvient sérieusement à surmonter les obstacles, elle pourra rendre ses procédures plus rapides, plus sûres et plus efficaces.

Une administration douanière modernisée contribuerait à réduire les coûts logistiques, à fluidifier les échanges commerciaux et à limiter les interventions manuelles sources de lenteurs et de corruption, cela encouragerait les opérateurs économiques, tant nationaux qu'étrangers, à

investir et à faire confiance aux institutions. Cela permettrait à l'Algérie de mieux se positionner sur le marché régional et international, en s'alignant sur les standards modernes du commerce extérieur.

Ce progrès ne bénéficierait pas seulement aux douanes, mais à l'ensemble de la chaîne logistique, y compris les transitaires, les importateurs, les transporteurs et les autres administrations impliquées.

La digitalisation, si elle est bien conduite, peut ainsi devenir un pilier pour stimuler la croissance, améliorer la gouvernance économique et renforcer la place de l'Algérie dans un environnement commercial de plus en plus compétitif.

Avec l'arrivée de cette digitalisation dans le secteur douanier, son travail évolue, il est appelé à s'adapter aux nouveaux outils numériques, à suivre les démarches en ligne et à assister ses clients dans ce changement.

Il est important de souligner que le thème de la digitalisation de processus de dédouanement en Algérie reste encore récent.

À ce jour, il existe peu de publications officielles, données précises, d'analyses actualisées sur l'état d'avancement de cette transformation.

Cette absence de données complique l'analyse approfondie de ce sujet, car elle ne permet pas d'avoir une vision complète sur l'impact réel de la digitalisation sur le fonctionnement des douanes.

Face à ce manque d'informations officielles, notre travail s'est donc basé en grande partie sur des constats faits sur le terrain.

À travers des observations et des discussions réalisées au sein du bureau ABDELKAFI Transit, nous avons remarqué que les agents, les déclarants...etc., évoquent souvent les effets positifs de cette transformation, telle que la rapidité des procédures ou la meilleure organisation du travail.

Cependant, les aspects négatifs ou les difficultés rencontrées sont rarement abordés de façon directe et claire, soit par prudence, soit par retenue.

Cela montre que, bien que des progrès soient visibles, il reste encore du chemin à faire pour évaluer objectivement les résultats et améliorer ce processus de modernisation.

Bibliographie

❖ Ouvrages

- BAUCHET Pierre, « l'économie du transport international de la marchandise, air et mer », édition Economica, Paris, 19982.
- BELLOTI, J. « Transport international de marchandise », 5eme éd., Paris, 2015.
- BERR. J-Claude, TREMEAU(H), « Le droit douanier », 6ème édition, Economico.
- ICC France. Livre Blanc 2022
- KSOURI, I. Les opérations de commerce extérieur, Édition BERTI, Alger, 2014.
- KSOURI, I. « Les régimes douaniers : intitulés, bases légales, bénéficiaires et procédures », Éditions 2007, Alger.
- KSOURI, I. « Les régimes douaniers », édition BERTI, Alger, 2014.
- KSOURI, I. « Le vade-mecum du commissionnaire et du déclarant en douane, éditions Alger, Algérie, 2011.
- Pascal, bettina. « la douane : les fondamentaux », 2eme édition, 2020.

❖ Mémoires

- Achaïbou, Abour « L'intervention des bureaux d'affaires dans le suivi des opérations d'import-export », UMMTO, (2023–2024).
- Bendali, Boucherguine « Le rôle du commissionnaire dans les échanges commerciaux cas : transit Filtrans Béjaïa », UMMTO, (2020–2021).
- Benyahia, Belazla « Le rôle de la numérisation du secteur douanier dans l'amélioration de l'efficacité du commerce extérieur », (2022–2023).
- Bouras « Le dédouanement comme élément intégrant dans l'optimisation des opérations de la logistique internationale », (2023–2024).
- Kebir, Taguine « La gestion des opérations douanières », UMMTO, 2017.
- Louni, Tatem « Les procédures de dédouanement à l'importation : cas ENIEM unité froid Oued-Aissi Tizi-Ouzou », UMMTO, (2020–2021).
- Mazouz, Haniche « La gestion des procédures de dédouanement en Algérie : cas inspection divisionnaire de l'aéroport d'Alger Houari Boumediene, fret », UMMTO, (2017–2018).
- Ould Said « Les procédures de dédouanement de marchandises à l'importation en Algérie », UMMTO, (2023–2024).
- OUZZAN, N. « Le rôle du transitaire dans le transport maritime international, Béjaïa », (2015–2016).

- SLIMANI, Salam « Évolution et organisation de la douane algérienne et réalisation d'une procédure de dédouanement à l'importation », UMMTO, (2008–2009).
- SLIMANI, SFAIHI « Les procédures de dédouanement », UMMTO, (2020–2021).
- Colloque/Cours
- Boudia, Debbi « Le SIGAD : un système d'information et d'amélioration de la performance du commerce extérieur », Colloque international, 2017.
- Module système d'information et de conception logistique, cour Master 2 FCI.

❖ Articles

- Article 2 du décret exécutif n° 12-93 du 1/03/2012 « fixant les conditions et les modalités du bénéfice du statut d'opérateur agréés ».
- Article 3 du Code des Douanes Algérien.
- Article 4 du code des douanes.
- Article 71 du code des douanes.
- Article 109 du code des douanes algériennes.
- Article 125 du code des douanes

❖ Décrets

- Décret n°63-127 daté du 19/04/1963
- Décret n°93-334 du 27/11/1993.

❖ Sites Internet

- <https://www.aps.dz/economie/information-des-douanes-algeriennes>
- <https://asycuba.org/fr>
- <https://www.bynder.com/fr/glossaire/digitalisation>
- www.cinf/index.php/systeme-d-information-douaniere-automatise
- https://www.cisco.com/c/fr_ca/products/security/common-cyberattacks.html
- <https://www.douane.gov.dz>
- <https://www.eurofiscalis.com/lexiques/logistique-internationale>
- <https://www.fedex.com/fr-fr/customer-support/faq/sending/shipping-documents/pack>
- <https://www.fortinet.com/fr/ressources/cyberglossary/what-is-cyber-attack.fr>

- <https://www.futura-science.com/tech/definition/informatique-cloud-comting>
- <https://www.horizons.dz/>
- <https://www.mf.gov.dz-modernisation-des-services-de-la-direction-generale-des-douanes>
- <https://logistic.ma/la-digitalisation-dans-le-commerce-international>
- <https://www.sap.com/france/products/technologies-platform/what-is-iot.html>
- <https://www.shiptify.com/logtech/bill-of-lading>
- <http://www.sumup.com/fr-fr/busniss-guide/digitaliser-son-commerce>
- www.talend.com/fr/ressources/transformation-digitale
- www.talend.com/fr/ressources/blockchain
- <https://obligations-mandataire-transitaire-tiree-mandat/>

Annexes

CASES DE PENE FRANCE (P.O.)
 TM : 33 (0)4 94 59 01 00
 FAX : 33 (0)4 94 59 02 22
 FOLLIMAC FRANCE (GARD)
 TM : 33 (0)4 68 37 44 33
 FAX : 33 (0)4 68 37 21 31
 CANDELON-BRIGNOLES FRANCE (VARI)
 TM : 33 (0)4 94 69 08 82
 FAX : 33 (0)4 94 59 21 05

Provençale

Carbonate de Calcium

Annexe (1)

ISO 9001
 Brignoles
 Espira de l'Agly
 Pouzilhac
 ISO 14001
 Espira de l'Agly

S.A. au capital de 2 520 000 € - http://www.provencale.com - infos@provencale.com
 SIRET 655 520 146 00011 - R.C.S. BRIGNOLES 1955 b 40014 - Code TVA : FR 07 655 520 146 - Code APE 0811Z
 SIÈGE SOCIAL : 283 Avenue Frédéric Mistral - CS40097 - 83175 BRIGNOLES CEDEX (FRANCE) - Tél : 33 (0)4 94 72 83 00 - Fax : 33 (0)4 94 59 04 55

Facture doua. / Invoice / Rechnung / Factura : DN241200665

Date / Datum / Fecha : 21/02/2025

Page 1 sur 1

Adresse de livraison
 Delivery Address / Lieferungsanschrift / Dirección de Entrega
 SARL PIGMA COLOR
 Z.I. Sidi Khaled, Section 06 et 07
~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~
 NIF : ~~XXXXXXXXXXXX~~
 10075 Bouira
 Algérie

Adresse de facturation
 Invoice Address / Rechnungsanschrift / Dirección de Factura
 SARL PIGMA COLOR
~~Z.I. Sidi Khaled, Section 06 et 07~~
~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~
 NIF : ~~XXXXXXXXXXXX~~
 10075 Bouira
 Algérie

N° T.V.A. / Your tax N° / Ihre Mwst.-Nr / Su nil :

Référence : C09 LOT3

Cient / Customer Code / Kunden N° / Cliente N° : PIGMA

Usine expéditrice / Shipping plant / Versandwerk / Fabrica expedidora : SIEGE DE BRIGNOLES

Article / Désignation Description / Bezeichnung / Description	Quantité / Unité Quantity / U. Menge / Einh Cantidad / U.	Prix net H.T. Unit price Einzelpreis Precio unidad	Montant net H.T. Net value Netto-Betrag Importe
CALATEM09S2KHX090C CALATEM 09 S20 3 600 sacs de 20KG sur 80 palettes traitées NIMP15 TD : 28.36.50.00 - CARBONATE DE CALCIUM	72,000 TO	336,00	24 192,000
CALATEM09S2KHX080C CALATEM 09 S20 640 sacs de 20KG sur 16 palettes traitées NIMP15 TD : 28.36.50.00 - CARBONATE DE CALCIUM	12,800 TO	336,00	4 300,800
<p>TOTAL : 4 240 SACS DE 20KG - 96 PALETTES - 84.80T NET 4 CONTENEURS 20' CFR ALGER</p> <p>STC : 1 060 sacs de 20 KG sur 24 palettes NIMP15 - Poids net : 21.20 T Origine : France / Provenance : Espagne</p> <p>Total FOB : 25 652.80 EUR Total Fret : 2 840,00 EUR Total CFR : 28 492.80 EUR</p> <p>Paiement : Remise Documentaire contre acceptation de traite à 59 jours date de BL (D/A) A travers notre banque BNP Paribas sur notre compte : IBAN N°: FR76 3000 4006 0600 0100 1146 394 (BIC : BNPAFRPPMEE)</p>			

SPA NATIXIS ALGÉRIE
 AGENCE DE ROUBA
 25, Rue Ali Lyaichi
 Lot. RAOURAOUA ROUBA

DOMICILIATION - IMPORT

16.13.02 2025 2 10 00034 EUR

ROUBAIE SIGNATURE

KHATI
 Gestionnaire
 Signature
 NATIXIS
 Khatia DAMOP
 Gestionnaire Opérations
 ROUBA 00162

PROVENCALE SA
 283 Avenue Frédéric Mistral - CS 40097
 83175 BRIGNOLES CEDEX
 Tél : +33 4 94 72 83 00
 FR 07 655 510 146

Mode de règlement Payment mode / Zahlungsbedingungen / Forma de pago	Montant H.T.	Montant T.V.A.	Net à payer Total due / Gesamtbetrag / Total a
D/A - C/acceptation d'une traite à 59 jours date	28 492,80	0,00	28 492,800 EUR
Veuillez payer à l'ordre de : PROVENCALE SA			
BNP	BNPAFRPPMEE	FR7630004006060001001146394	

... ÉLECTRONIQUE DES FORMALITÉS INTERNATIONALES

Annexe (02)



SHIPPER (As principal, where "Ship to", "To" or other variants used) PROVENCE S.A. 283 AVENUE FREDERIC MISTRAL CS40097 83175 BRIGNOLES CEDEX FRANCE		BILL OF LADING FOR OCEAN TRANSPORT OR MULTIMODAL TRANSPORT SCAC MAEU B/L No. 249378233
CONSIGNEE (Applicable only if consigned "to order", "to order of" a named person or "to order of bearer", as principal, where "Ship to", "To" or other variants used) SARL PIGMA COLOR Z.I. Suburbaine, Section 06, lot 07 ILOT 158 et 74 OUED EL BERDI N° 000710028320070 10075 Bouira Algérie		Booking No. 249378233 Export references Svc Contract Onward inland routing (Not part of Carriage as defined in clause 1. For account and risk of Merchant)
Voyage No. MAERSK NAKURU	Voyage No. 508E	Notify Party (See clause 22) SARL PIGMA COLOR Z.I. Suburbaine, Section 06, lot 07 ILOT 158 et 74 OUED EL BERDI N° 000710028320070 10075 Bouira Algérie
Port of Loading Barcelona	Port of Discharge Algiers port	Piece of Receipt, Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L (See clause 1) Piece of Delivery, Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L (See clause 1)

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER

One or Packages, Description of goods, Marks and Numbers; Container No./Seal No. 4 containers said to contain 96 PALLETS CALATEM 09 S20 4 240 SACS - 96 palettes NIMP15 - 84.80T NET Dans chaque conteneur : 1060 sacs de 20 kgs sur 24 Palettes NIMP15 Poids net : 21.20 T / Poids brut : 22.040 T CFR ALGER CARBONATE DE CALCIUM MRSU0223211 ML-ES0397370 20 DRY 8'6 124 PALLETS 22040.000 KGS STJU2014810 ML-ES0397274 20 DRY 8'6 24 PALLETS 22040.000 KGS MSKU5110388 ML-ES0397273 20 DRY 8'6 24 PALLETS 22040.000 KGS TRHU1300357 ML-ES0460663 20 DRY 8'6 24 PALLETS 22040.000 KGS SHIPPER'S LOAD, STOW, WEIGHT AND COUNT	Weight 88160.000 KGS	Measurement
--	-------------------------	-------------

ORIGINAL

We remind our valuable customers that the containers must be returned to MAERSK ALGERIE SPA (Consignee) within a period not exceeding 80 days after docking of the vessel. Failing this, MAERSK (Shipowner) reserves the right to resort to any legal remedy in order to recover the overdue containers and recover the immobilization costs (Detention), in accordance with executive decree number 14-365 Of December 15,2014.

Freight & Charges	Rate	Unit	Currency	Prepaid	Collect
Carrier's Receipt (See clause 1 and 14), total number of containers or packages received by Carrier. 4 containers	Place of Issue of B/L Madrid	SHIPPED, as far as ascertained by reasonable means of detecting, in apparent good order and condition unless otherwise stated herein, the total number of Containers or other packages or units indicated in the law entitled "Carrier's Receipt" for carriage from the Port of Loading (or the Place of Receipt, if mentioned above) to the Port of Discharge (or the Place of Delivery, if mentioned above), such carriage being subject to the terms, conditions, provisions, exceptions, limitations, and liabilities hereof (INCLUDING ALL THOSE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF NUMBERED 1-18 AND THOSE TERMS AND CONDITIONS CONTAINED ON THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) and the Merchant's attention is drawn in particular to the Carrier's liabilities in respect of an deck stowage (see clause 18) and the Carrier's obligation to deliver the Goods in original and unaltered form, when the bill of lading is negotiable, the Merchant is obliged to surrender one original, duly endorsed, in exchange for the Goods. The Carrier accepts a duty of reasonable care to check that any such documents which the Merchant surrenders as a bill of lading is and original bill of lading, such delivery discharging the Carrier's delivery obligations, to accept the bill of lading, any local customs or privileges or in witness whereof the number of original bills of lading stated on this bill have been signed and whereupon an original bill of lading has been surrendered any bills shall be void.			
Number & Sequence of Original B/L's 3/THREE	Date of Issue of B/L 2025-02-21				
Declared Value (See clause 7.3)	Shipped on Board Date (Local Time) 2025-02-21				

Signed for the Carrier Maersk A/S

Maersk Spain, SLU
As Agent(s)

This transport document has one or more numbered pages

REGISTRE DES FORMALITES INTERNATIONALES



MAERSK

B/L: 249378233

Page : 2

Detention terms are those accepted at the time the booking (SPOT/TWILL...etc.) is confirmed and are not necessarily aligned with the standard tariff. For details, DnD Tariff information can be found via Instant Price Search or during booking process. D&D Calculator available on website to know more about it
Terms for Detention and Demurrage

The retention Period from 8 a.m. on the day following the end of unloading unit the day when the container (s) are returned empty to the carriers depot.
 Empty containers must be delivered to the empty yard (Depending on the unloading port):
 GCL/ORAN, BMT/BEJAIA, FILTRANS/ALGIERS, AGS SNTR/SKIKDA.
 If the containers are not returned to the shipowners depot within 90days of unloading or collection, then receivers must pay the value of the containers according to the below rates:


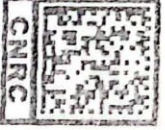
Container types	Amount in USD
20:	5,500.00
40:	11,000.00
45:	11,000.00
20 open/FLAT:	7,000.00
40 open/FLAT:	13,000.00
20reef:	17,000.00
40reef:	30,000.00

FREIGHT PREPAID

The Merchant(s) warrant and represent that this shipment and/or Goods will comply at all times with European Union, United States and United Nations sanctions and/or export control laws (Sanctions Laws), and that this shipment and/or Goods do not involve, whether directly or indirectly, any entity or person identified, or owned or controlled by any such entity or person identified, on the U.S. Treasury Departments Office of Foreign Asset Control (OFAC) list of Specially Designated Nationals and Blocked Persons, or any other similar list maintained by the European Union, or as promulgated by the United Nations Security Council (Designated Person). If, in the Carriers reasonable opinion, this shipment and/or Goods are in violation of the Carriers policy on Russia

Freight & Charges	Rate	Unit	Currency	Prepaid	Collect

Annexe(53)

 الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وزارة التجارة المركز الوطني للسجل التجاري CNRC	 CNRC
مستخرج السجل التجاري معدل شخص معنوي	
رقم السجل: [REDACTED] تاريخ السجل في العمل التجاري: 2023.07.25	

<p>المقررات التي يتم عرض لها الخانوع للتقيد في حالة مخالفة أحكام القانون رقم 08-04 المؤرخ في 14 غشت سنة 2004 والخاص بشروط ممارسة الأنشطة التجارية، العمل والتعمير.</p> <p>طبقاً لأحكام المواد 31، 32، 33، 34، 35، 36، 37، 38، 39، 40، 41 و 41 مكرر من القانون المذكور أعلاه، يوافق بمراميه من 5.000 إلى 5.000.000 دج و/ أو الجلس من سنة (6) أشهر إلى سنة (11) كل من:</p> <ul style="list-style-type: none"> - عارس نشاط تجارياً قاراً أو غير قار دون السجل التجاري، - عارس نشاط تجاري يستخرج سجل تجاري مبدئي العلاجية، - يخلي تصاريحات غير صحيحة أو يخلي بعمليات غير كاملة يهمل السجل في السجل التجاري، - عارس نشاط تجارياً قاراً دون جازة عمل تجاري، - عارس نشاطاً أو مهنة مفتحة خاضعة للسجل في السجل التجاري دون الرخصة أو الإحصاء المطلوبين، - عارس تجارة خارجية عن موضوع السجل التجاري، - لم يشهر البيانات القانونية المصوص عليها في المواد 11 و 12 من القانون المذكور أعلاه، - يفتل أو يتورط مستخرج السجل التجاري أو الوثائق المرتبطة به، - لم يعدل بيانات مستخرج السجل التجاري، - منح و وكالة للممارسة نشاط تجاري باسم صاحب السجل التجاري، بإسقاط، الزوج، الأصول والتفويض من الدرجة الأولى، - لم يحجم الأجرام بالداومة المصوص عليها في الفقرة 2 من المادة 22 من القانون المذكور أعلاه. <p>ملاحظة: - لا يعني السجل في السجل التجاري التاريخ من الإجراءات التي تقع على عاتقه خلال عارضة إنشائه، لا سيما عند ما تكون هذه النشاطات موضوع تنظيم خاص.</p>	<p>إمضاء القاضي أو ممثله الشرعي</p> <p>إمضاء الأمر القاضي فصير سفياك</p> <p>الناحية 25 جويلية 2023 الرقم التسلسلي: 700220627</p>
---	--

Annexe (04)



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة المالية

المديرية العامة للضرائب

DIRECTION GENERALE DES IMPOTS

ATTESTATION D'IMMATRICULATION FISCALE

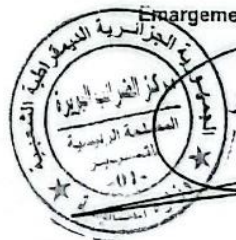
NUMERO D'IDENTIFICATION FISCALE
(NIF)(Disposition des articles 41 et 42
de la loi de finances 2006)

NIF : 1071002520010100

Raison Sociale : SARL PIGMA COLOR

Sigle : PIGMA COLOR

Engagement du Service Fiscal Gestionnaire



رئيس المصلحة الرئيسية للتسيير

إمضاء: خلال

Annexe(05)

ELECTRONIC SYSTEM FOR FACILITIES - PARIS CHAMBER OF COMMERCE

1. Expéditeur / Consignor PROVENCE 283 AVENUE FREDERIC MISTRAL - CS40097 83175 BRIGNOLES CEDEX UNION EUROPEENNE-France / EUROPEAN UNION-France	N° 2025_02_20_11526838	e-CO <small>Electronic Certificate of Origin</small>
2. Destinataire / Consignee SARL PIGMA COLOR BOULEVARD DE LA LIBERTE SECTION DE LA 07 ILOPS ISSUE DE L'OCCE EL BERDI N° 00000000000000000000 10075 BOUIRA Algeria / Algérie	UNION EUROPEENNE EUROPEAN UNION ----- CERTIFICAT D'ORIGINE CERTIFICATE OF ORIGIN	
	3. Pays d'origine / Country of origin UNION EUROPEENNE-France / EUROPEAN UNION-France	
4. Mode de transport (facultatif) /Transport details (Optional) Mer/Sea	5. Remarques (facultatif) / Remarks (optional) DN241200665	
6. Désignation des marchandises (nombre et nature des colis) / description of goods CALATEM Ø9 S20 - 4 240 sacs de 20 KG		7. Quantité / Quantity 84.80 tons

8. L'autorité soussignée certifie que les marchandises désignées ci-dessus sont originaires du pays figurant dans la case N°3
 THE UNDERSIGNED AUTHORITY CERTIFIES THAT THE GOODS DESCRIBED ABOVE ORIGINATE IN THE COUNTRY SHOWN IN BOX3

CERTIFICAT ELECTRONIQUE ELECTRONIC CERTIFICATE
 MARCHAND Fanny

DELIVERED BY / DELIVRE PAR



27.02.2025

Digitialy signed by MARCHAND Fanny
 Date: 27.02.2025 15:32:13
 Reason: Certificat électronique
 Location: Paris, France

CO Verification: <https://certificates.iccwbo.org>
 Chamber number: FR1801701
 CO number: 2025_02_20_11526838
 Issued date: 2025-02-27
 Security code: FR40UHJQG17MES



GESTION ELECTRONIQUE DES FORMALITES INTERNATIONALES

CASES DE PENE FRANCE (P.O.)
Tél: 33 (0)4 68 38 58 00
Fax: 33 (0)4 68 38 92 22
POUZILHAC FRANCE (GARD)
Tél: 33 (0)4 68 37 44 33
Fax: 33 (0)4 68 37 21 31
CANDELON-BRIGNOLES FRANCE (VAR)
Tél: 33 (0)4 94 89 08 82
Fax: 33 (0)4 94 59 21 05

Provençale
Carbonate de Calcium

Annexe 06

ISO 9001
Brignoles
Espira de l'Agly
Pouzilhac

ISO 14001
Espira de l'Agly

S.A. au capital de 2 520 000 € - <http://www.provencale.com> - infos@provencale.com
SIRET 655 520 148 00011 - R.C.S. BRIGNOLES 1955 b 40014 - Code TVA FR 07 655 520 148 - Code APE 0811Z
SIÈGE SOCIAL 283 avenue Frédéric Mistral - CS40097 - 83175 BRIGNOLES CEDEX (FRANCE) - Tél: 33 (0)4 94 72 83 00 - Fax: 33 (0)4 94 59 04 55

SARL PIGMA COLOR

~~ZIT SIDI KHALED SECTION 06 ET 07~~~~LOTIS 158 ET 174 OUES EL BERDI~~

10075 BOUIRA

~~Tel: 0007 180 283 20010~~

Algérie

Brignoles, le 25/02/2025

CERTIFICAT DE CONFORMITE

Nous soussignés, Catherine Delfaux agissant en qualité de directeur général de la société PROVENCALE SA, certifions par la présente, que nos marchandises objet de la facture DN241200665 du 21/02/2025 sont conformes aux exigences du client, aux fiches techniques et aux normes internationales en vigueur.

p/c Catherine
Delfaux



Annexe 7



http://www.provence.com
E-mail : infos@provence.com

Minéraux Industriels
Carbonates de calcium
Granulés de marbre

Siège social : 283 Av. F. Mistral – CS40097

83175 Brignoles Cedex - France - Tél. +33 (0)4 94 72 83 00 - Fax +33 (0)4 94 59 04 55

ISO 9001

Usines :

66600 Espira de l'Agly - France - Tél. +33 (0)4 68 38 98 00 - Fax +33 (0)4 68 38 92 22

ISO 22000 – ISO 14001 – ISO 9001

30210 Pouzilhac - France - Tél. +33 (0)4 66 37 44 33 - Fax +33 (0)4 66 37 21 31

ISO 9001

83170 Candelon - France - Tél. +33 (0)4 94 69 08 82 - Fax +33 (0)4 94 59 21 05

ISO 9001

66600 Montpins - Espira de l'Agly - France - Tél. +33 (0)4 68 64 62 64 - Fax +33 (0)4 68 64 49 65

ISO 9001

Liste de colisage / Packing list

Réf. Provençale : DN241200665

Client / Customer : SARL PIGMA COLOR

Réf. client / Customer reference : C09 LOT3

Adresse de livraison / Delivery address

7, Sidi Khaïed, Section 06 et 07
Lots 158 et 174 OUED EL BERD
N° 000710028320010
10075 Bouira
Algérie

Désignation marchandises Description	Sacs/Fûts/Big bags Bags/Drums	Palettes Pallets	Poids net Net weight	Poids brut Gross weight
CALATEM 09 S20	3 600 sacs	80	72,000 TO	74,800 TO
CALATEM 09 S20	640 sacs	16	12,800 TO	13,360 TO
Totaux	4 240 sacs	96	84,800 TO	88,160 TO

4 Conteneurs 20'

Incoterm : CFR ALGER

PROVENÇALE
283 Avenue Frédéric
83175 BRIGNOLES
Tél : +33 4
FR 07 655

Annexe 08

TRANSIT ABDELKAFI	Direction régionale
GRILLE DE SAISIE (Partie Fixe)	Inspection déviationnaire

An Agreement : 1999 N° Agreement ou RC 99142 EPC: 40XX | mise à la consommation directe
 N° Répertoire : 1491/2025 N° RC 07B02832000010

Importateur (Nom ou raison sociale) : SARL PIGMA COLOR

Code fiscale : 000710028320010 Code Postal : 10000 Adresse : Z.I.SIDI KHALED D N 06 ET 07 GP M 158 ET 74

Fournisseur (Nom ou Raison Sociale) : PROVENCALE SA

Adresse fournisseur : 283 AVENUE FREDERIC MISTRAL CS 40097 83175 BRIGNOLES CED Pays : FR | FRANCE

Pays expéditeur ES | ESPAGNE Pays Transaction FR | FRANCE Destination DZ | ALGÉRIE

Type Dédouanement Tout

Type.Transaction: Achat, vente ferme

Financement : Remise documentaire

Nature Déclaration: Définitive

Operation : PRODUCTION

Type declaration: Importation

Contrat : CFR

Mode de paiement: Paiement immédiat

Transport Transport maritime Nombre Colis 96 P.Net 84 800,00 Poids brut 88 160,00

DOSSIER DE DOMICILIATION Wilaya : 161 Agence 302 Dossier : 2025/2/10/00034/EUR

DECLARATION PRECEDENTE Bureau	Année	Numéro
EN CAS DE TRANSIT - Bureau de Départ	Bureau de Destination	

*** EN CAS DE MARCHANDISES MANIFESTEES *** Nbr articles : 2

Type de Manifeste Transport maritime Bureau GROS Année 2025 Numéro

Numéro Ligne/Sommier Numéro de Groupe 0 CRN:

Monnaie	Montant	Monnaie	Montant
PTFN : EUR	28 492,80	Assurance :	0,00
Aut frais :	0,00	Plusvalue :	0,00
FRET : EUR	2 840,00	Coef Ajust :	0,00

Cachet & signature

*** REGIME ECONOMIQUE ***

Numéro AT/ET Taux de Suspension : Mt de la Caution :

Durée AT/ET Lieu d'utilisation A/

*** SEGMENT ARTICLES (Partie Variables) ***

Documents Joins 610 - 620 - 655 - 650 - 648 -

2025 14:26

plgma maersk 2025-04-10 14:00:39 885 inc

Impression : 20/05/2025 10:23:01

Répertoire : 1491

* Numéro : 1		Sous Position : 25.09 00.00.00		Cle : N	
Désignation de Marchandises : CARBONATE DE CALICIUM					
Prix U/art : 0,33600000	Unite/fact : KG	Assiette	Code taxe	QTE	Montant
Origine Produit: FR FRANCE	Qté fact : 72 000,00	3 555 014,00	D.D	15	533 252,10
Qté compl : 0	Poids : 72 000,00	3 555 014,00	T.C.S	2	71 100,28
Qté / Unité IMPOSITION : 0	Brut: 74 852,83	4 159 366,38	T.V.A	19	790 279,61
		4 949 645,99	P.R.C.T	0	0,00
					1 394 631,00
Accord: Algérie-UE					
Numéro modele: 1					
Désignation de Marchandises :					
Prix U/art : 0,33600000	Qté fact : 72000	Valeur: 24 192,00000000	Unite/fact :		

Numéro : 2		Sous Position : 25.09 00.00.00		Cle : N	
Désignation de Marchandises : CARBONATE DE CALICIUM					
Prix U/art : 0,33600000	Unite/fact : KG	Assiette	Code taxe	QTE	Montant
Origine Produit: FR FRANCE	Qté fact : 12 800,00	632 002,00	D.D	15	94 800,30
Qté compl : 0	Poids : 12 800,00	632 002,00	T.C.S	2	12 640,04
Qté / Unité IMPOSITION : 0	Brut: 13 307,17	739 442,34	T.V.A	19	140 494,04
		879 936,38	P.R.C.T	0	0,00
					247 934,00
Accord: Algérie-UE					
Numéro modele: 1					
Désignation de Marchandises :					
Prix U/art : 0,33600000	Qté fact : 12800	Valeur: 4 300,80000000	Unite/fact :		

Montant Assiette

Code Taxe	Quotite	Grand Total
D.D	15	628 052,40
P.R.C.T	0	0,00
T.C.S	2	83 740,32
T.V.A	19	930 773,66
Grand Total		1 642 566,38

Taux PTFN : 146,95
Taux Frêt : 146,95

10/04/2025 14:26

pigma maersk_2025-04-10_14-00-38-865.jpg

Annexe 09

View or modify your Standing Instructions for payer, please click - <https://www.maersk.com/payer-standing-instructions/> /
From 11th November any changes to Import Invoice payer should be requested prior containers release at Final Delivery.



MAERSK

Notify Party (Complete name and address)
SARL PIGMA COLOR
Z.I. Sidi Khaled, Section 06 et 07
Bords 158 et 74 OUED EL BERDI
NIF : 000710028320010
10075 Bouira
Algerie

**AVIS
D'ARRIVEE**

B/L No.
MAEU 249378233

Navire
HELENE

Voyage No
512E

Date d'impression
2025-04-10 12:56

Votre Référence
249378233

Product Type:
Maersk Spot

Lieu de Réception

Numero de Gros et Articles
SOB DATE 2025-02-21
EHZ HELENE 512E Du :
18/03/2025MRN:25A00050000301
CS/GROS:418 Article : 209 EPAL
22/PC
249378233

Port de Chargement
Barcelona

Port de Déchargement
Alger, port

Lieu de Livraison



Consignee (Complete name and address)
SARL PIGMA COLOR
Z.I. Sidi Khaled, Section 06 et 07
Bords 158 et 74 OUED EL BERDI
NIF : 000710028320010
10075 Bouira
Algerie

Shipper/Exporter (Complete name and address)
PROVENCALE S.A.
183 AVENUE FREDERIC MISTRAL
CS40097
1375 BRIGNOLES CEDEX
FRANCE

Type de Colis, Descriptions des Marchandises, Numéros de conteneurs et scellés

Gross Weight
88160.000 KGS

Measurement

95
PALLETES

CALATEM 05 S20
4 240 sacs - 95 palettes NIMP15 - 84.80T NET

Dans chaque conteneur : 1060 sacs de 20 kgs sur 24 Palettes NIMP15
Poids net : 21.20 T / Poids brut : 22.040 T

CFR ALGER

CARBONATE DE CALCIUM

Applicable free time 21 days Combined (Detention & Demurrage) at (port of discharge / place of delivery)

CY/CY

Conteneurs	Scellés	Seal Value	Type	Tare	Coils	Poids	Measurement	Rail Bond /Pick-up No.
MPSUJ222211	ML-E00397370		20 DRY 8'0	2180.000 KGS	24	22040.000 KGS		
STJJS2014810	ML-E00397274		20 DRY 8'0	2100.000 KGS	24	22040.000 KGS		
MSKJJS110338	ML-E00397273		20 DRY 8'0	2170.000 KGS	24	22040.000 KGS		
TPHJJS100357	ML-E00460993		20 DRY 8'0	2230.000 KGS	24	22040.000 KGS		

Agent Name
Maersk Spain, SLU

Cette marchandise est prévue d'arriver le

Date
2025-03-18

A - Cet avis d'arrivée est émis dans un but informatif. La facture sera émise et remise au moment de l'échange documentaire. Merci de rajouter le montant de la TVA 19% calculable sur les charges "FREE OUT" et "Terminal Handling Service- Destination".

For invoice copies, shipment details and status of your account, please access "<http://www.maersk.com>"

Annexe (11)

NOM PRÉNOMS { TRANSIT ABDELKAFI RACHID
OU
RAISON SOCIALE { P/C

(Cachet du service)
Signature.

ADRESSE :

Régime Douanier : N° Date :

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTRE DES FINANCES
DIRECTION GENERALE DES DOUANES
DIRECTION GENERALE DES DOUANES
DE



وزارة المالية
المديرية العامة للجمارك
المديرية الجهوية للجمارك
ب

Chemise Pour Déclaration

NOM PRÉNOMS { TRANSIT ABDELKAFI RACHID
OU
RAISON SOCIALE { P/C

ADRESSE :

Régime Douanier : N° Date :

Annexe (42)

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
REPUBLICQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DES FINANCES
DIRECTION GENERALE DES DOUANES



وزارة المالية
المديرية العامة للجمارك

DECISION D'OCTROI DU STATUT D'OPERATEUR ECONOMIQUE AGREE EN DOUANE

AGREMENT N°: 48

Le Directeur Général des Douanes,

-Vu la loi n° 79-07 du 21 juillet 1979, modifiée et complétée, portant code des douanes, notamment son article 89 ter ;

-Vu le décret présidentiel n° 2000-447 du 27 Ramadhan 1421 correspondant au 23 décembre 2000 portant ratification, avec réserve, du protocole d'amendement à la convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Kyoto, 18 mai 1973), fait à Bruxelles le 26 juin 1999 ;

-Vu le décret exécutif n°12-93 du 8 Rabie Ethani 1433 correspondant au 1er mars 2012 fixant les conditions et les modalités du bénéfice du statut d'opérateur économique agréé en douane ;

-Vu la demande introduite par l'entreprise **SARL PIGMA COLOR**;

-Après souscription par le demandeur au cahier des charges prévu par le décret exécutif n°12-93 du 8 Rabie Ethani 1433 correspondant au 1er mars 2012 fixant les Conditions et les modalités du bénéfice du statut d'opérateur économique agréé en douane ;

Décide:

Article 1^{er}: L'entreprise désignée ci-après est bénéficiaire du statut d'opérateur économique agréé:

- **SARL PIGMA COLOR.**
- **Sise, Zone industrielle sidi Khaled section 06et07 groupe M N°158 et 74 Oued El Berdi W.Boulra .**
- **Numéro et date du registre de commerce: 10/00-0283200-07 du 07.01.2021.**
- **Numéro d'identification fiscale : 000710028320010.**

Art 2: Les services des douanes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de mettre en œuvre les facilitations douanières liées au statut d'opérateur économique agréé.

Art 3: La présente décision sera publiée au bulletin officiel des douanes algériennes.

Fait à Alger, le 07 FFV 2023

LE DIRECTEUR GENERAL DES DOUANES



CERTIFICADO DE CIRCULACION DE MERCANCIAS

Annexe (13)

<p>1. Exportador (nombre, domicilio, dirección completa y país) PROVENÇALE SA 283, AVENUE FREDERIC MISTRAL 33175 BRIGNOLES CEDEX FRANCIA</p>		<p>EUR.1 N.º A 0609830 X</p> <p>Véanse las notas del reverso antes de rellenar el impreso</p>	
<p>3. Destinatario (nombre, domicilio, dirección completa y país) (mercancías facultativas) SARL PIGMA OUDER P.O. BOX 881001, SIDI BOU SAÏD, BOULEVARD 148 ET 74 QUED EL MERDJI 10075 BOUHA, ARGELIA NIF: 0001000000000</p>		<p>2. Certificado utilizado en los intercambios preferenciales entre</p> <p>UNION EUROPEA</p> <p>y</p> <p>ARGELIA</p> <p>(Indíquese los países, grupos de países o territorios a que se refiera)</p>	
<p>6. Información relativa facultativa relativa al transporte NESSA NANTU</p>		<p>4. País, grupo de países o territorio de donde se consideran originarios los productos U.E.</p>	<p>5. País, grupo de países o territorio de destino ARGELIA</p>
<p>7. Observaciones</p> <p>EXPEDIDO A CARTAGENA</p> <p>EXPEDIDO A CARTAGENA</p>		<p>9. Masa bruta (kg) u otra medida (litros, m³, etc.)</p> <p>10. Facturas (mención facultativa)</p> <p>DN24120066</p>	
<p>8. Número de orden, marcas y numeración; número y naturaleza de los bultos (l); descripción de las mercancías</p> <p>01 58 PALETAS, ROTULADAS. 4 CONTENEDORES, MRS00223211 - (ML-ES0397370), STSU2014810 - (ML-ES0397274), TRUV1300357 - (ML-ES0460663), MSHU5110388 - (ML-ES0397273).</p> <p>CALATEM 09 S20 - 4240 SACOS</p> <p>TOTAL</p>		<p>88.160</p>	
<p>11. VISTADO DE LA ADUANA</p> <p>Declaración certificada conforme Documento de exportación nº ES0030111022628 Modelo 13-2-2024b del 3011 Cartagena Marítima Aduana País o territorio de expedición CARTAGENA 25-2-2025 En</p> <p>(Firma)</p>		<p>12. DECLARACION DEL EXPORTADOR</p> <p>El que suscribe declara que las mercancías arriba descritas cumplen las condiciones exigidas para la expedición del presente certificado.</p> <p>ADUANAS DE ESPAÑA 25 FEB. 2025 Bello CARTAGENA 301</p> <p>En 25-2-2025 MEDITERRANEO ERHARDT MEDITERRANEO S.L. NIF: B40700165 C.I.F. B40700165 (Firma)</p>	

Edita: SCASI SOLUCIONES DE IMPRESION, S.L. C.I.F. B40700165

Mod: MARR

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTRE DES FINANCES
DIRECTION GENERALE DES DOUANES



وزارة المالية
المديرية العامة للجمارك

مقرر منح صفة المتعامل الإقتصادي المعتمد لدى الجمارك

اعتماد رقم: 48

إن المدير العام للجمارك،

- بمقتضى القانون رقم 07-79 المؤرخ في 26 شعبان عام 1399 الموافق 21 يوليو سنة 1979 و المتضمن قانون الجمارك، المعدل و المتمم، لا سيما المادة 89 مكرر 1 منه،

- و بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 2000-447 المؤرخ في 27 رمضان عام 1421 الموافق 23 ديسمبر سنة 2000 و المتضمن التصديق، بتحفظ، على بروتوكول تعديل الاتفاقية الدولية لتبسيط و تنسيق الأنظمة الجمركية (كيوتو 18 مايو سنة 1973) المحررة ببروكسل يوم 26 يونيو سنة 1999،

- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 12-93 المؤرخ في 8 ربيع الثاني عام 1433 الموافق لأول مارس سنة 2012 الذي يحدد شروط و كفايات الاستفادة من صفة المتعامل الإقتصادي المعتمد لدى الجمارك،

- و بناء على الطلب المقدم من طرف شركة ذات المسؤولية المحدودة بيقما كولور.

- و بعد اكتتاب الطالب لدفتر الشروط المنصوص عليه في المرسوم التنفيذي رقم 12-93 المؤرخ في 8 ربيع الثاني عام 1433 الموافق لأول مارس سنة 2012 الذي يحدد شروط و كفايات الاستفادة من صفة المتعامل الإقتصادي المعتمد لدى الجمارك.

يقرر:

المادة الأولى: تستفيد المؤسسة المذكورة أدناه من صفة المتعامل الإقتصادي المعتمد:

- شركة ذات المسؤولية المحدودة بيقما كولور
- الكائن مقرها بـ: المنطقة الصناعية سيدي خالد قسم 06 و 07 مج م رقم 158 و 74 بلدية وادي البردي ولاية البويرة.
- رقم و تاريخ المستخرج من السجل التجاري: 07 ب 0283200 - 10/00 الصادر في 07.01.2021 .
- الرقم التعريفي الجبائي: 000710028320010 .

المادة 2: تكف مصالح الجمارك، كل فيما يخصها، بتطبيق التسهيلات الجمركية المرتبطة بصفة المتعامل الإقتصادي المعتمد.

المادة 3: ينشر هذا المقرر في النشرة الرسمية للجمارك الجزائرية

حرر بالجزائر، في 02 فيفري 2023

المدير العام للجمارك

المدير العام للجمارك
48



ALCES EPT ALCES EXTERNAL PORTAL

SE CONNECTER

DEMANDER L'INSCRIPTION DE L'ENTREPRISE

DEMANDE D'INSCRIPTION DE PARTICULIER

Identifiant ou mot de passe oublié ?

NAVIGATION PRINCIPALE

Guide d'inscription

Demande d'inscription du particulier [POT0001-S1]

• Demande d'inscription du particulier

* ID de l'utilisateur(E-mail) [Vérifier l'ID déjà existant](#)

* Nom

* Prénom

* Sexe Homme Femme

* Prénom du père

* Nom de la mère * Prénom de la mère

* E-mail

* N° tél. * Recevoir SMS / E mail Oui Non

* Adresse

Adresse a l'étranger

* Profession

Pièce jointe [Parcourir](#) [Supprimer tout](#)

* Résident O/N Oui Non

Catégorie d'organe Sélectionner

ALCES EPT ALCES EXTERNAL PORTAL

SE CONNECTER

DEMANDER L'INSCRIPTION DE L'ENTREPRISE

DEMANDE D'INSCRIPTION DE PARTICULIER

Identifiant ou mot de passe oublié ?

NAVIGATION PRINCIPALE

Guide d'inscription

Demande d'inscription de l'entreprise [POT0003-S1]

• Informations de l'entreprise

* NIF * Numéro d'ordre [Vérifier](#)

* Catégorie * Statut juridique d'entreprise

* Numéro de registre du commerce * Code d'entreprise / Code wilaya / [Vérifier](#)

* Nom de l'entreprise

* N° téléphone principal

N° fax principal

Site web

* Type d'entreprise Locale Étrangère

* E-mail principal

Date de création de l'entreprise / /

* Adresse du siège social

Latitude / Longitude Saisir les informations en format de chiffre avec la virgule decimale. ex) 35.5 (Il faut utiliser le point pour la virgule decimale)

ALCES EPT ALCES EXTERNAL PORTAL

SE CONNECTER

DEMANDER L'INSCRIPTION DE L'ENTREPRISE

DEMANDE D'INSCRIPTION DE PARTICULIER

Identifiant ou mot de passe oublié ?

NAVIGATION PRINCIPALE

Guide d'inscription

ALCES ALCES EXTERNAL PORTAL

Se souvenir de moi Entreprise Particulier

[SE CONNECTER](#)

IDENTIFIANT OU MOT DE PASSE OUBLIÉ ?

Table des matières

Remerciements	I
Dédicaces	II
Liste des abréviations	III
Liste des tableaux et figures	IV
Sommaire	V
Introduction Générale	01
<i>Chapitre 1 : Introduction aux mécanismes douaniers dans le cadre du commerce extérieur</i>	
Introduction	06
Section 1 : Présentation générale de l'administration des douanes	06
1. Définition de l'administration des douanes	06
2. Évolution du système douanier algérien	07
2.1 La période après l'indépendance	07
2.1.1. Organisation et réglementation douanière	07
2.1.1.1 Années 1962-1971	07
2.1.1.2 Années 1971-1982	08
2.1.1.3 Années 1982-1990	08
2.1.2. Télécommunications dans la douane	08
2.1.3. Modernisation des systèmes de gestion	09
2.2. La période de l'économie centrée sur la libéralisation des échanges (1990–2014)	09
2.2.1 Organisation et règlement	09
2.2.1.1 Années 1990-1996	09
2.2.1.2 Années 1996-2014	09
2.3. La modernisation de l'administration des douanes	10
3. Les missions de l'administration des douanes	10
3.1 Missions économiques de la douane	10
3.2 Missions fiscales de la douane	11

3.3 Mission de protection de la douane	12
3.4 Mission d'aide à la prise de décision	12
4. Organisation de l'administration des douanes	13
4.1 Les services centraux de l'administration des douanes	13
4.1.1 Direction Générale des Douanes	13
4.1.2 Inspection Générale.....	13
4.2 Les services extérieurs de l'administration des douanes	14
4.2.1 La direction régionale des douanes	14
4.2.2 Service régionaux de contrôle à posteriori.....	14
4.3 Les centres nationaux spécialisés	15
4.3.1 Centre national de l'information et des statistiques des douanes (CNIS)	15
4.3.2 Centre national de transmission de la douane	16
4.3.3 Centre national de formation douanière	16
Section 2 : Spécificités du processus de dédouanement en Algérie	17
Introduction	17
1. Les formalités préalables au dédouanement.....	17
2. Les formalités préparatoires dédouanement	18
2.1 La conduite en douane	18
2.2 La mise en douane	19
2.3 Déchargement de la marchandise.....	20
3 Les procédures de dédouanement proprement dite	20
3.1 La déclaration en détail	20
3.2 Le contrôle et la vérification de la déclaration en détail	22
3.2.1. Déclaration orienté vers le circuit vert	22
3.2.2. Déclaration orienté vers le circuit orange.....	22
3.2.3. Déclaration orienté vers le circuit rouge	22

3.3 La liquidation et l’acquittement des droits et taxes.....	24
Section 3 : La logistique internationale et ses implications sur le processus de dédouanement.....	26
Introduction	26
1. La logistique internationale	26
1.1. Définition de la logistique.....	26
1.2. Les différents types de logistique	26
1.2.1. Une logistique d’approvisionnement.....	26
1.2.2. Une logistique d’approvisionnement générale	26
1.2.3. Une logistique de production.....	26
1.2.4. Une logistique de distribution	26
1.2.5. Une logistique militaire	27
1.2.6. Une logistique de soutien.....	27
1.2.7. Une activité dite de service après-vente	27
1.2.8. Des reverses logistics	27
2. Le transport international	28
2.1 Définition du transport international	28
2.2 Les modes de transport.....	28
2.2.1 Transport de marchandises maritime.....	28
2.2.2 Transport international Aérien.....	29
2.2.3 Transport de marchandises Routier	29
2.2.4 Transport de marchandises Ferroviaire.....	30
3. Les Incoterms	30
3.1. Définition des Incoterm.....	30
3.2. Les fonctions des Incoterms	31
3.2.1. Fonctions principales des Incoterms.....	31
3.2.2. Fonctions secondaires	31
3.3. Les différents types d’Incoterms	31
4. Les défis logistiques	33
4.1. Formalités douanières	33
4.2. Volatilité des coûts de transport.....	34
4.3. Les différences culturelles et linguistiques	34
4.4. Les délais de livraison.....	34

4.5. La gestion des stocks.....	34
4.6. Risques susceptibles d’affecter les approvisionnements.....	35
4.7. Risques entraînant une Indisponibilité des infrastructures logistiques	35
4.8. Risques entraînant l’indisponibilité ressources critiques	35
4.9. Risques géopolitiques.....	35
 <i>Chapitre 2 : L’apport de la digitalisation au processus de dédouanement</i>	
Introduction	38
Section 1 : La transition vers la digitalisation du processus de dédouanement.....	38
1. Généralités sur la digitalisation.....	39
1.1. Définition de la digitalisation	39
1.2. L’origine de la transformation digitale	39
1.3. Les technologies clés pour la transformation numérique	41
1.3.1. Intelligence artificielle (IA)	42
1.3.2. Blockchain	42
1.3.3. Internet des objets (IoT)	42
1.3.4. Cloud computing.....	43
1.3.5. Automatisation des processus métiers (RPA)	43
1.4 Les systèmes d’informations logistiques et douanières	43
1.4.1. ERP.....	43
1.4.2. WMS	43
1.4.3. TMS.....	44
1.4.4. Systèmes douaniers automatisés	44
2. Système du commerce sans papier	45
2.1. Accords et initiatives bilatéraux et régionaux pour le commerce transfrontalier sans papier	45
2.1.1. Accord sur le guichet unique de l’ASEAN.....	45
2.1.2. Accord-cadre sur la facilitation du commerce transfrontière en Asie et le Pacifique	46
2.1.3. Accords commerciaux bilatéraux et régionaux.....	46
2.2. Guichets uniques nationaux	47
3. Impact du digital sur le commerce mondial.....	48
Section 2 : Modernisation des douanes algériennes	48

Introduction	48
1. Amélioration du système d'information	48
1.1. Définition du système d'information	48
1.2. Impact de la technologie d'information sur la performance des services douaniers	50
1.3. Les limites de la technologie d'information	50
2. Les outils numériques utilisés dans le dédouanement.....	51
2.1 SIGAD.....	51
2.1.1 Mécanismes et fonctionnement du système SIGAD.....	51
2.1.1.1. Prise en charge du manifeste et du moyen de transport	51
2.1.1.2. Enregistrement et liquidation des déclarations en détail.....	52
2.1.1.3. la validation détaillée de la déclaration par le SIGAD	52
2.1.2 Objectifs du SIGAD	52
2.2. Le nouveau système d'information douanier ALCES	53
2.2.1 Définition d'ALCES	53
2.2.2 Caractéristiques clés d'ALCES	54
2.2.2.1. Nature sans papier d'ALCES	54
2.2.2.2. Intégration des technologies avancées	54
2.2.3. Généralisation de l'utilisation du système ALCES	55
2.2.4. Les acteurs ayants accès à ALCES	55
2.2.5 Transition de l'ancien système SIGAD à ALCES	56
Section 3 : Impacts et défis de la digitalisation du dédouanement.....	56
Introduction	56
1. Impact de la digitalisation sur le dédouanement	56
1.1. Réduction des délais de traitement grâce à la digitalisation	56
1.2 Simplification des procédures douanières.....	57
1.3 Transparence et traçabilité des opérations du commerce international	57

1.4 Réduction des coûts	57
1.5 Amélioration de la conformité douanière.....	57
1.6 Accès a des statistiques et données en temps réel	57
1.7 Sécurité et fiabilité accrues.....	58
2. Les défis majeurs de la digitalisation	58
2.1 Manque de confiance envers les responsables	58
2.2 Le manque de formation et d'adoption des nouvelles technologies	59
2.3 La gestion des informations à grand échelle	59
2.4 La collaboration internationale et l'échange de données	59
2.5 La manque de ressources.....	59
3.Cyberattaque : menace contraignante au développement de la digitalisation de la douane..	60
3.1 Définition d'une cyberattaque	60
3.2 Types de cyberattaques courantes	60
3.2.1 Programmes malveillants	60
3.2.2 Hameçonnage	60
3.2.3 Attaque de l'homme du milieu.....	61
3.2.4 Attaque par déni de service	61
3.2.5 Injection SQL.....	61
3.2.6 Exploit du jour zéro.....	61
3.2.7 Tunnelisation DNS.....	61
3.3. Les solutions pour renforcer la protection des données dans le secteur douanier	62
3.3.1 Mise en place d'une infrastructure de cyber sécurité robustes.....	62
3.3.2. Adoption de normes internationales de sécurité.....	62
3.3.3. La formation des agents douaniers.....	62
3.3.4. Collaboration entre états et entreprises privées	62
3.3.5. Utilisation de l'intelligence artificielle.....	63

Chapitre 3 : Étude du rôle du transitaire et suivi d'une opération de dédouanement

Introduction	66
Section 1 : Le rôle du transitaire dans le processus de dédouanement	66
1. Définition du transitaire	66
2. Les obligations du transitaire tiré du mandat	67
2.1. Les obligations du mandataire	67
2.2. Les obligations du mandant	68
2.3. Les obligations du transitaire dans le cadre du transit	68
3. Les différents rôles tenus par le transitaire	69
3.1. Les activités du transitaire.....	69
3.1.1. Activité matière grise	69
3.1.2. Activité physique à l'exportation et à l'importation	69
3.1.3. Activités administratives	69
3.1.4. Activités financières	70
3.2. Les fonctions du transitaire	70
3.2.1. Le transitaire en tant que commissionnaire en douane.....	70
3.2.2. Le transitaire en tant que consignateur de la cargaison.....	70
3.2.3. Le transitaire en tant que logisticien.....	71
3.2.4. Le transitaire en tant qu'agent de manutention	71
4. Les responsabilités du transitaire	72
4.1. Responsabilité du transitaire à l'égard de son mandat	73
4.1.1. Dans le cadre du mandat.....	73
4.1.2. Dans le cadre de ses missions.....	73
4.2. Responsabilité du transitaire à l'égard de tiers.....	74
4.2.1. Vis-à-vis de sa clientèle et des tiers.....	74
4.2.2. Responsabilité contractuelle vis-à-vis de sa clientèle	74
4.2.3. Responsabilité civile envers les tiers	75
4.2.4. Vis-à-vis de l'administration	75
4.3. Responsabilité pénale en cas de fausse déclaration de la part de mandant	75

4.4 Responsabilité civile vis-à-vis de l'Administration	76
5. les différences clés entre le transitaire et le commissionnaire	76
5.1. Position dans la chaîne logistique	76
5.2. Relation avec le client	76
5.3. Relation avec les transporteurs.....	77
5.4. Relation avec la douane.....	77
Section 2 : le processus de déroulement d'une opération de dédouanement à l'importation	77
1. Présentation de l'organisme d'accueil	77
2. L'activité du bureau ABDELKAFI Transit	78
2.1. Traitement des opérations de dédouanement	78
2.2. Assistance et représentation des opérations économiques	79
2.3. Coordination logistique et optimisation des délais	79
2.4. Adaptation aux exigences de la digitalisation	79
3. Les moyens matériels du bureau ABDELKAFI Transit	80
4. Les moyens humains du bureau ABDELKAFI Transit	80
5. Les principaux clients du bureau ABDELKAFI Transit.....	81
6. Le processus de déroulement d'une opération de dédouanement à l'importation par voie maritime	81
6.1 Pré-dédouanement.....	81
6.2 Dédouanement.....	82
Section 3 : Analyse des résultats de la digitalisation dans le secteur douanier	87
Introduction	87
1. Impact de la digitalisation	87
1.1. Simplification et accélération des procédures douanières	87
1.2. Renforcer la transparence et lutter contre la fraude	88
1.3. La réduction des délais	88
1.4. Améliorer l'efficacité des opérations douanières	89
2. Les obstacles liés à la digitalisation du processus de dédouanement en Algérie	89
2.1. Problèmes techniques	89
2.2. Connexion internet instable.....	90

2.3. Formation initiale insuffisante	90
2.4. Manque d'interopérabilité entre les intervenants	90
2.5. Processus pas entièrement digitalisé	91
3. Etude comparative des systèmes douaniers numérique	91
3.1. Singapour TtradeNet)	91
3.2. Qatar	92
3.3. La France (DELTA)	94
3.4. Le Maroc (PortNet)	94
4. Recommandation pour améliorer la digitalisation de processus du dédouanement en Algérie.	96
Conclusion générale	100

Bibliographie

Annexes

Table des matières

Résumé

Résumé :

Notre étude vise à mettre en lumière les fonctions de la transformation digitale dans le secteur douanier Algérien afin de renforcer et de développer le commerce extérieur, à travers l'introduction de divers services numériques et l'abandon des modèles de services traditionnels. L'augmentation continue du volume du commerce extérieur a contraint l'Algérie à s'orienter vers la digitalisation et à opérer des changements radicaux, notamment par la mise en œuvre d'un nouveau système d'information ALCES déjà opérationnel au sein des douanes algériennes. Ce système joue un rôle essentiel dans l'optimisation des opérations de commerce extérieur, en assurant un traitement plus rapide, transparent, moins bureaucratique et plus sécurisé des formalités douanières, mais des efforts restent nécessaires pour consolider ces avancées et atteindre une pleine efficacité.

Mots clés : transformation digitale, commerce extérieur, système d'information, formalités douanières.

Abstract :

Our study seeks to shed light on the aspects and functions of digital transformation in the Algerian customs sector in order to strengthen and develop foreign trade, through the introduction of various digital services and the abandonment of traditional service models. The continuous increase in the volume of foreign trade has compelled Algeria to move towards digitalization and to implement radical changes, notably through the deployment of a new information system, ALCES, which is already operational within Algerian customs. This system plays an essential role in optimizing foreign trade operations by ensuring faster, transparent, less bureaucratic, and more secure processing of customs procedures, but further efforts are still needed to consolidate these achievements and reach full efficiency.

Keywords : digital transformation, foreign trade, information system, customs procedures.

الملخص :

تهدف دراستنا إلى تسليط الضوء على وظائف التحول الرقمي في القطاع الجمركي الجزائري من أجل تعزيز وتطوير التجارة الخارجية، من خلال إدخال مختلف الخدمات الرقمية والتخلي عن نماذج الخدمات التقليدية. إن الزيادة المستمرة في حجم التجارة الخارجية دفعت الجزائر إلى التوجه نحو الرقمنة وإجراء تغييرات جذرية، لا سيما من خلال تنفيذ نظام معلومات والذي أصبح بالفعل قيد التشغيل داخل الجمارك الجزائرية. يلعب هذا النظام دورًا أساسيًا في ALCES، الجديد يُعرف باسم تحسين عمليات التجارة الخارجية، من خلال ضمان معالجة أسرع وأكثر شفافية وأقل بيروقراطية وأكثر أمانًا للإجراءات الجمركية، رغم هذا إلا أن هناك حاجة لبدل مزيد من الجهود من أجل تعزيز هذه المكتسبات وتحقيق فعالية كاملة.

الكلمات المفتاحية: التحول الرقمي، التجارة الخارجية، نظام معلومات، الإجراءات الجمركية.