

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA

Faculté des sciences économiques, commerciales

Et des sciences de gestion

Département des Sciences Commerciales



جامعة بجاية
Tasdawit n Bgayet
Université de Béjaïa

Mémoire de fin de Cycle

Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales

Option : *Finance et Commerce International*

Thème :

La guichet unique et facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

Réalisé par :

✓ **MEBARAKOU NOUMIDIA**

Encadré par :

✓ **KHIDER.A**

Promotion 2019/2020.

Remerciements

En premier lieu, on remercie Dieu pour m'avoir accordé le courage, la volonté, la force et la patience pour réaliser ce travail.

Nos remerciements à notre promoteur **Mr. KHIDER**, pour ses orientations, sa présence et sa disponibilité.

Nous remercions également toutes les personnes qui ont participé

À la réalisation de ce projet

Dédicace

Je dédie ce travail

A Mes chers parents ; qui m'ont soutenu tout au long de mon chemin que dieu les garde pour moi

A mon chère Frère, à ma sœur,

A tous les personnes qui sont là pour moi, a mes très chères ami, merci à votre existence permanente à mes côtés que dieu vous garde pour moi.

Liste des figures

Figure n°01 : explication des flux logistiques physique, informationnels et financiers.

Figure N°02 : la chaîne logistique simplifiée.

Figure N°03 : la chaîne logistique complexe.

Figure N° 04 : Représentation de la Supply Chain intra-organisationnelle.

Figure n° 05 : Représentation de la Supply Chain inter-organisationnelle.

Figure n°06 : représentation de la communauté portuaire.

Figure n°07 : représentation de processus de la chaîne logistique portuaire.

Figure n°08 : la conception d'une chaîne logistique portuaire.

Figure n°09 : Évolution de nombre de conteneurs au niveau mondial.

Figure n° 10 : grue de quai.

Figure n° 11 .a : guichet unique de formalité de commerce électronique

Figure n° 11.b le guichet unique de coordination de la logistique.

Figure n°11.c : le guichet unique intégral national

Figure n°12-a : modèle de guichet unique autorité unique.

Figure n° 12.b.1 : Un système intégré.

Figure n° 12.b.2 : Un système connecté (décentralisé).

Figure 12.c : Un système de transaction automatisé.

Liste des schémas

Schéma n°01 : le circuit de la déclaration sommaire sur le système SIGAD.

Schéma n°02 : circuit de la déclaration en détail sur le système SIGAD.

Schéma n°03 : les circuits de déclaration orienté vers le circuit verts et celle orienter vers la direction de l'IPCOC.

Liste des tableaux

Tableau 01 : Tarif douanier de 1968 structure des droits de douane pratique de bien

Tableau 02 : Répartition des taux de droit de douane par sous-positions tarifaires (1992).

Tableau 03 : Les produits soumis à l'autorisation préalable à l'importation et les autorités chargées de délivrer lesdites autorisations.

Tableau n° 04 : le trafic mondial de conteneurs (EVP et variation annuelle en pourcentage).

Liste des abréviations

AFNOR : Association Française de Normalisation.

CCE : communauté économique européenne.

CDA : Code de Douane Algérien.

CEE-ONU : Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies.

CEFACT-ONU : Centre des Nations Unies pour La Facilitation du Commerce et les Transactions Électroniques.

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement.

CNUCED : Conférence des Nations Unis pou le Commerce et le Développement.

DCP : Contrôle de la qualité et de la répression des fraudes.

DD : Droit de Douane.

DPI : Droit de Propriété Intellectuelle.

EDI : Echange de Données Informatisées.

EDIFACT-ONU: Echange de Données Informatisées pour l'Administration, le Commerce et le Transport des Nations Unies.

EPE : Entreprise Publique Economique.

EVP : Equivalent Vingt Pieds.

FMI : Fond Monétaires International.

FSPE : Fond Spéciale de Promotion des Exportations.

GATT : General Agreement on Tariffs and Trade.

GU : Guichet Unique.

GZALE : Grand Zone Arabe de Libre Echange.

IAE : l'Inspection Avant l'Expédition.

IBS : l'Impôt sur les Bénéfices des Sociétés.

MT : Millions de Tonnes.

OMC : Organisation Mondiale de Commerce.

Liste des abréviations

PAS : Plan d'Ajustement Structurel.

SIGAD : Système Informatique de Gestion Automatisée des Douanes.

SONAMA : la Société National de Manutention et d'Acconage.

SPA : Société Par Action.

TDA : Tarif Douanier Algérien.

TIC : Technologie de L'information et de la Communication.

UE : l'Union Européenne.

UMA : l'Union du Maghreb Arabe.

UNTDED : United Nations Trade Data Element Directory.

VA : valeurs administrés.

ZLE : Zone de Libre Echange.

Sommaire

Introduction général 12

Chapitre 01 : la participation des ports dans le développement du commerce extérieurs

Introduction au chapitre..... 17

Section 01 : le commerce extérieur en Algérie 18

Section 02 : le rôle des ports dans la dynamique du commerce extérieur en Algérie 34

Section 03 : L'évolution du système portuaire en Algérien 40

Conclusion au chapitre 53

Chapitre 02 : la logistique portuaire

Introduction au chapitre..... 55

Section 01 : la conception de logistique..... 56

Section 02 : la chaîne logistique portuaire 70

Section 03 : les terminaux portuaire à conteneurs..... 83

Conclusion du chapitre 95

Chapitre 03 : l'implication du guichet unique dans la facilitation de traitement à l'import et à l'export

Introduction au chapitre..... 97

Sommaire

Section 01 : la mise en place d'une stratégie de facilitation au sien de la chaine logistique.....	98
Section 02 : le guichet unique comme solution à la multitude des intervenants dans l'enceinte portuaire	106
SECTION 03 : l'instauration des mesures de modernisation de la douane algérienne pour la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export.....	120
Conclusion au chapitre	139
Conclusion général.....	141

Introduction

Introduction générale

Le développement continu des échanges internationaux et l'ouverture croissante des économies observés depuis l'après-guerre ont particulièrement concerné les échanges industriels favorisés par la mondialisation.

Ces échanges ont stimulés le volume du commerce international qui a connu une évolution rapide.

Près de 80% de ces échanges¹ sont assuré par le développement de transport maritime, de ce fait, les ports joue un rôle clé dans le commerce international comme un premiers point d'entrées et de sorties des marchandises. ce développement est dû à deux progrès d'une part le progrès technologique a augmenté le volume et la capacité de la flotte maritime mondiale. D'autres parts, les ports et vu leurs rôle fonctionnel évoluer est devenu un maillon incontournable de la chaîne maritime internationale.

En Algérie les ports de commerce ont pris une place très importante de fait que environ 95% de son commerce extérieur s'effectue par voie maritime.

Le développement et la modernisation des ports maritimes sont devenus l'une des préoccupations primordiales des autorités portuaires et des responsables politiques dans la plus part des pays du monde car le développement économique des régions enclavées et côtières dépend principalement des prestations portuaires.

Et vu l'importance des ports dans le commerce extérieur en tant que une véritable interface et un lieu d'articulation entre les différents systèmes de transports, donc il constitue un lieu d'innovation et de développement simultané à l'usage et l'exploitation des technologies d'information et de communication (TIC) qui est devenue une nécessité et la gestion des équipements portuaires, aux professions portuaires pour les traitements documentaires et pour le suivi et les synchronisations des opérations de transports.

A fin de rester compétitif, les ports sont tourner pour donner plus d'importance à la fonction logistique.

Au sien d'une chaîne logistique globale, la logistique portuaire est un maillon très sensible, dans ce cadre les ports se sont procuré des infrastructures développées à fin d'assurée des activités logistique portuaire à un niveau de service élevé.

¹ CNUCED, la gestion portuaire, Nations Unies

Introduction générale

En effet dans le domaine maritime, il est essentiel de respecter les délais de livraison et réduire les coûts de différentes opérations de manutention et de transfert de conteneurs. Un terminal à conteneurs se présente comme étant un système complexe où le transport de conteneurs et la manutention jouent un rôle major, en effet les flux croissant de conteneurs et des porte-conteneurs ainsi les coûts accru d'exploitations de ces derniers, ce qui met les terminaux a conteneurs dans une nécessité d'assurer sa croissance et sa rentabilité, tout en maîtrisant leurs impact environnementaux.

La chaîne logistique portuaire connaît comme étant un réseau complexe qui englobe un ensemble des opérations complexe (chargements, déchargement, manutention, entreposages...Etc.) Et une multitude d'acteurs (banque, assurance, la douane, l'autorité portuaires, et d'autres...) qui intervient dans la réalisation de ces opérations. A fin de mieux gérer ces relations la logistique a pou but de coordonner toutes les activités liées à la circulation des marchandises

Dans ce cadre, et a fin de simplifier et d'accélérer ce processus l'Etat algérien met en place des mécanismes et des organismes pour mieux gérer et contrôler les transactions ; cela avec une présence d'une multitude des textes juridiques dont les conventions internationales (des lois, des ordonnances ; des décrets, des décisions, des règlements....etc.).

La mise en place d'un guichet unique est un élément essentiel qui regroupe certaines initiatives de facilitation des échanges adapté par l'autorité portuaire. En effet, le guichet unique touche toutes les parties intéressées au commerce international et qui implique de profonds changements pour les douanes. L'architecture opérationnelles d'une solution de guichet unique doit reposé sur le concept d'un opérateur de confiance, le régime d'opérateur économique agréé et des chaînes logistiques autorisées. Ainsi le projet de guichet unique fait partie des modèles d'information qui soutient les activités et les processus des opérateurs commerciaux.

La simplification des procédures douanières est les principales entraves à la continuité et à la fluidité de la chaîne logistique portuaire, plusieurs mesures ont été mises pour la simplification, la transparence et une meilleure efficacité de réglementation, pour certains pays qui ne sont pas doté de solution de guichet unique ils ont toujours en trains de mettre en place un système équivalent, outre autres il ont mis en place des systèmes logistiques performants pour faire face aux flux rapides de marchandises, il compte également sur les pratiques des douanes modernes, comme la gestion des risques, des contrôles a posteriori et

Introduction générale

les programmes d'opérateurs de confiance à la traditionnelle messagerie entre agence reposant sur l'échange de données informatisées (EDI)².

L'Algérie s'est opter pour l'adaptation d'un guichet unique, dans le but de faciliter et d'accélérer la chaîne d'approvisionnement des marchandises.

Effectivement, la seule forme de guichet unique appliquée jusqu'à présent, qui constitue un outil de facilitation est celui d'un guichet unique qui vise à simplifier et accélérer le dédouanement et le passage portuaire à l'import et à l'export, pour l'enlèvement rapide des marchandises dans un délai opportun.

C'est dans ce contexte que se déroule notre problématique, **qui traite l'importance de guichet unique dans la facilitation des flux de marchandises au niveau des ports.**

Afin de répondre à la question principale diverses questions secondaires peuvent s'imposer:

- Quel est le rôle des ports dans le développement du commerce extérieur ?
- Qu'est-ce que la chaîne logistique et quel est son rôle dans les opérations portuaires ?
- Qu'est-ce qu'un système d'information et quels sont ses composants ?
- Comment le guichet unique ose-t-il à faciliter l'enlèvement des marchandises et à accélérer le passage portuaire de ces dernières dans les opérations d'importation et d'exportations ?

A partir de la problématique posée, nous pouvons formuler les hypothèses suivantes :

- **H1** : Les ports jouent un rôle très important dans le développement de l'économie des pays et leurs commerces extérieurs.
- **H2** : la simplification des opérations de la logistique repose sur la facilitation des procédures douanières qui constitue une phase importante qui entrave le passage des marchandises afin de faciliter le traitement des marchandises.
- **H3** : l'EDI, un système d'information représente un facteur important pour la facilitation des opérations des ports et pour la communauté portuaire.
- **H4** l'Algérie a réussi à réaliser un guichet unique qui permet la facilitation des flux de marchandises au niveau des ports.

² Le guichet unique partie intégrante de la douane, partie III, volume 1, p 11.

Introduction générale

Pour mener à bien notre étude, nous avons adopté une démarche méthodologique repose seulement sur une recherche documentaire basé sur la consultation des ouvrages, des articles des revue, rapports de recherche, des mémoires communiquer, des articles des lois ainsi des sites web.

Notre mémoire sera structuré en trois (03) principaux chapitres :

Le premier chapitre portera le rôle des ports dans le développement du commerce extérieurs des pays en évoquant en premier lieu l'évolution de la politique commerciale algérien, en second lieu on présente la participation des ports et puis l'évolution de système portuaire algérien.

Quant, au deuxième chapitre est destiné à présenter la logistique en termes de concept liés à la logistique portuaire, et les terminaux portuaire à conteneurs.

En fin, le troisième chapitre repose principalement a présenter le système d'information et son rôle dans la facilitation des opérations logistiques, et en suite la présenter les mesures adapter par l'Algérie pour la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export, qui nous permettre de répondre à la question principal de notre travail et de mettre l'accent sur les questions suburbicaires.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

Introduction

L'évolution de l'économie se réalise en fonction d'un changement irréversible d'orientation et de structure en faveur d'une économie de marché ouverte et intégrée à l'économie mondiale.

La libéralisation du commerce extérieur constitue un élément essentiel dans toute politique de développement, et les échanges commerciaux internationaux se caractérisent actuellement par des accords régionaux et bilatéraux.

La mondialisation croissante de l'économie a permis au transport maritime international de se développer et d'avoir une place importante dans le commerce international. Les ports maritimes jouent un rôle dominant dans le commerce international, se définissant comme zone de transit de marchandise diverse, qui permet d'assurer le passage de mode de transport terrestre au transport maritime et inversement.

Nous allons consacrer ce chapitre à la présentation du rôle des ports dans la facilitation des échanges et le développement du commerce extérieur en Algérie. Ce chapitre est organisé en trois sections :

- La première section consiste à illustrer, d'une manière générale, le commerce extérieur en Algérie, ses étapes de libéralisation et son intégration multilatérale et régionale.
- La deuxième section sera consacrée à désigner l'évolution du système portuaire en Algérie en évoquant leurs types, son évolution et leurs principales réformes en cours.
- La troisième section sera réservée au rôle des ports dans la dynamique du commerce extérieurs algériens.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

Section 01 : Le commerce extérieure en Algérie

En Algérie l'évolution des politiques commerciales ont été balancé entre politique protectionniste et d'ouverture selon la réglementation en vigueur, cela à été marqué par deux périodes principaux : la période de monopole de l'état sur le commerce extérieurs et celle de la libéralisation des échanges projeter par le PAS en 1994. La nouvelle orientation de la libéralisation du commerce extérieur algérien s'est caractérisée par la mise en œuvre de l'accord d'association avec l'union européenne ainsi que des négociations d'adhésion à l'OMC.

1. La politique commerciale en Algérie

La politique commerciale englobe l'ensemble des activités de l'état visant à influencer sur les échanges commerciaux d'un pays avec l'extérieur, spécifiquement par des actions sur les exportations, les importations et le taux de change.

L'évolution des politiques commerciales en Algérie ont été balancées entre politique protectionniste pour protéger l'économie nationale et politique d'ouverture impulsant une accélération du commerce mondiale.

1.1. Les principales réformes de la politique commerciale en Algérie

Après l'indépendance et malgré une dépendance majeure avec la France, le commerce extérieur en Algérie a connu un recul considérable, a cause de reconstruction de l'après-guerre et des problèmes de l'économie fermée des années passées (après l'indépendance jusqu'aux milieux des années 70).

Au début des années 1990, une période marquée par le passage vers l'économie de marché caractérise l'Algérie. La libéralisation de son commerce extérieur a été la première étape de cette transition avec un libre accès pour tous les opérateurs économiques nationaux et étrangers au commerce extérieurs. C'était le libre jeu du mécanisme des marchés.

A partir de 1997 et après cette ouverture unilatérale de son commerce extérieur, l'Algérie a entamé un processus de renégociation des conditions d'ouverture de son marché et son insertion au marché mondiale. Des modifications ont été menées dans plusieurs secteurs, dans un contexte d'ouverture de discussion avec le FMI et l'OMC, concernant le réaménagement du tarif douanier en 2002, l'implication et la réduction d'avantage des droits

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

des douanes, ainsi que l'approfondissement du processus de démonopolisation des activités notamment la libéralisation d'autres secteurs (télécommunication , transports , l'énergie et des mines).¹

1.1.1. Les réformes tarifaires

❖ Le premier tarif douanier algérien (1963)

Le premier tarif douanier algérienne fut en vertu de l'ordonnance n°63-414 du 28 octobre 1963 instituant un nouveau tarif douanier algérien², la structure de ce tarif douanier, entré en vigueur le 1 er novembre 1963, qui montre que les taux de droit de douane applicables à l'importation des marchandises sont indiqués au tarif douanier en se basant sur la considération de l'origine de celles-ci. Ainsi, le tarif douanier renfermait plusieurs colonnes de droits de douane applicables dans un ordre décroissant.

Tableau 01 : Tarif douanier de 1968 structure des droits de douane pratique de bien :

	Biens transformés	Biens non transformés
Biens de consommation de première nécessité	30 à 50 %	20 à 40 %
Bien de consommation de luxe	100 à 150 %	20 à 30 %
Bien d'équipement	30%	20%

Source : ME Benissad, économie de développement de l'Algérie, sous développement et socialisme, 2^{ème} édition, OPU, 1982.

Le tarif douanier est servi de la politique de l'industrie, et a aussi servi à d'autres objectifs tel que la politique de la diversification qui s'est envisagé comme objectif principal, mais qui n'était pas réalisé puisque sa structure est caractérisée par une discrimination en faveur de la CCE (communauté économique européenne).

¹MAKHLOUF.F « la politique commerciale de l'Algérie et son intégration », mémoire de master en économie des affaires européennes et internationales, université du Paul, 2006, p125.

²JORADP n° 80 du 29 novembre 1963 (pp1080-1081).

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

De manière générale, on dit que ce tarif n'a pas joué son rôle économique dans la mesure où il s'assure une protection suffisante pour la production nationale.

En effet, en février 1968 en vertu de l'ordonnance n°68-35, un nouveau tarif fait apparaître avec un double dessin d'être sélectif à l'importation et de stimuler la substitution d'importation. Deux catégories de pays sont désormais admises : ceux de la CEE et qui ont signés un accord commercial avec l'Algérie, et d'autres parties les pays tiers. Enfin, ce tarif permet une protection plus élevée que le tarif précédant, et une augmentation relative à la recette douanière dans le budget général de l'Etat.

❖ La réforme de 1972

Dans le cadre des « perspectives de la planification et la stratégie de développement » prévu pour l'orientation du processus de développement de l'économie élaboré en février 1967, un premier plan quadriennal a été mis en 1970, avec un objectif de la métamorphose de l'économie et de la société algérien, il est clairement énoncé dans ce plan se qui suit³ : « c'est, en notent les concepteurs, par la transformation systématique de nos richesses naturelles, par la mise en place d'une industrie de base fournissant l'assise indispensable des processus industriels, par la fabrication des biens de production nécessaire au développement des secteurs de l'économie et enfin, par la fourniture des biens destinés à la consommation du pays qui permettra la transformation complète des conditions nationales capables d'engendrer un mouvement de croissance auto-entretenu ».

La structure des droits de douane de la réforme tarifaire de 1972 se présente comme suit : exonération 0%, taux réduit spécial 3%, taux réduit 10%, taux normal 25%, taux majoré 40%, taux majoré spécial 70%, taux supérieur 100%. Cette réforme caractérisée aussi par suppression de la colonne CCE (communauté économique européenne)⁴.

❖ La réforme de 1986

Suite à la chute des prix du pétrole de 1986 qui est suivie de la détérioration économique, à cause de l'érosion du rendement de la fiscalité pétrolière qui est la principale recette du budget de l'Etat, les pouvoirs publics ont engagé pour concevoir le redéploiement des voies et moyens de l'équilibre budgétaire, et notamment la fiscalité ordinaire.

³ BOUDJEMA R, économie du développement de l'Algérie 1962_2010, volume1, EL khaldonia, 2001, pp 69-70.

⁴ PR GNENDOUZI B, la politique commerciale cas de l'Algérie: états des lieux et perspectives de mémoire de magister en science économique, université mouloud Mammeri de Tizi ouzo, 2014.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

Cette réforme tarifaire de 1986 a été introduite par la loi n°86-08 du 25 juin 1986 portant la loi de finance complémentaire pour 1986 qui a pour objet de renforcer la protection de l'économie et aussi, de secourir le budget de l'état en termes de recettes.

En terme de structure des droits de douanes, le nombre de taux est passé de six (06) à vingt (20) taux, répartis sur 5.501 sous-positions tarifaires. Cette structure n'intègre pas les nécessités de la protection de l'économie nationale et elle ne s'est pas faite degré d'ouverture.

La structure des droits de douane ayant subi des modifications importantes sont donc restées en vigueur jusqu'à l'adoption d'une nouvelle réforme tarifaire en 1992.⁵

❖ La réforme de 1992

Depuis le déclenchement de la crise pétrolière engendrant l'érosion du rendement de la fiscalité pétrolière et menant au déséquilibre structurel de la balance des paiements et donc le recours à l'endettement lourd, cela avait incité l'Algérie à s'engager dans un processus de libéralisation progressive de son économie.

Deux modifications majeures ont été apportées :

- L'adoption de la nomenclature internationale harmonisée (HP) par la loi n°91-241 du 20 juillet 1991⁶, les pouvoirs publics ont décidé de réviser la structure des droits de douane de manière à lui attribuer la cohérence nécessaire.

La loi de finance pour 1992 a institué un nouveau tarif douanier dans lequel les taux des droits de douane au nombre de sept (07) taux fixé comme suit : 0%, 3%, 7%, 15%, 25%, 40% et 60%.

- La réduction du nombre de taux des droits de douane de 18 à 7 taux, sources de fausses déclarations, et réduction de pic tarifaire à 60%.

Tableau 02 : Répartition des taux de droit de douane par sous-positions tarifaires (1992).

Taux	0%	3%	7%	15%	25%	40%	60%
Nombre de SPT	137	660	1151	1263	940	857	1094
Taux	2.25%	10.82%	18.86%	20.70%	15.40%	14.04%	17.93%
Taux cumulé	2.25%	13.06%	31.92%	52.62%	68.03%	82.07%	100.00%

Source : site des douanes algérie.

⁵ PR GNENDOUZI BRAHIM, op.cit.

⁶ DECRET PRESIDANTIEL n° 91-241 du 20 juillet 1991 portant ratification de la convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification de marchandises, faite à Bruxelles le 14 juin 1983

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

Egalement, en vue d'éteindre les effets du processus de libéralisation du commerce extérieurs, notamment sur l'emploi, le ministère des finances a introduit à partir de 1995, la valeur administrée à titre temporaire et transitaire. Cette technique consiste à fixer administrativement pour liste de produits, la valeur nominale devant être retenue par l'administration des douanes comme élément de l'assiette pour l'application des droits et taxes.⁷

❖ La réforme de 2001

Un groupe de travail interministériel chargé d'amener des travaux d'évaluation de la politique tarifaire ayant débouché sur plusieurs constats en combinaison des experts.

Premier constats qualifier que le système de protection est compliqué et instable dont il est difficile de maîtriser les effets. Avec la suppression des restrictions quantitatives aux échanges, le tarif douanier aurait du être considéré le seul outil de protection, ou les quotités des droits de douanes et des taxes à effets équivalents inscrits au tarif douanier qui correspondre normalement à la valeur de la protection tarifaire nominale, offerte dans le cadre d'un droit commun, Or pour certains produits les quotités des droits de douane correspondent représente un faible besoin de protection alors que effet protecteurs des valeurs administrés est beaucoup plus important.

Les taux intermédiaires ont subi de nombreuses modifications par le biais de mesures tarifaires instaurée par les lois de finances successives, ces changement ont impacté la cohérence même de la structure, d'où les limites de cette méthode.

D'autre part, un recours intensif à été enregistré à la technique de la valeur administrée en vue de protéger des pans entiers de la production national et restreindre l'importation des produits jugé inutile par les pouvoirs publics. La valeur administrée en plus des difficultés liées à son application, elle présente aussi des effets négatifs tels que le phénomène de la majoration de la valeur en douane qui favorisent un transfert illicite de capitaux (devise), et aussi la multiplication de fausse déclaration en douane.

Le deuxième constat qualifier le système d'incohérents encourageants la recherche de rente et la fraude dans la réforme tarifaire de 2001, d'où l'intervention de l'ordonnance n°01-

⁷ OULBSIR S, « impact de développement tarifaire sur l'économie : étude de implications de l'adhésion à l'OMC » mémoire de magister, USMB ,2008.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

02 du 20 aout 2001⁸, entré en vigueur le 1 er janvier 2002, vise de nombreux objectif, tant bien au plan interne visant la quête d'une plus grande harmonisation de la structure tarifaire, en se basant sur le critère de degré d'ouvraison de produits d'une façon a encourager les activités de productions et d'investissement ,qu'au plan externe ou la reforme tarifaire dans la perspective de préparation des négociation dans le cadre de processus d'intégration économique mondiale et régionale. Et le premier processus est celui inhérent aux négociations d'accession à l'OMC ; le second processus a trait d'un accord de partenariat avec l'union européenne(UE) dans le but d'aboutir a la mise en place d'une zone de libre échange(ZLE).⁹

1.1.2. Les barrières non tarifaires

a. Les barrières non tarifaires à l'importation

Les aspects liés aux barrières non tarifaires dressées aux importations misent par l'état algérien sot varié, il s'agit principalement :

- **Des restrictions quantitatives à l'importation**

L'Algérie applique actuellement des mesures d'interdiction et d'autorisations préalable ou des licences d'importation¹⁰, qui peuvent être définie comme étant des procédures administratives qui exigent comme condition d'importation de marchandises, en se basant sur des considérations d'ordre public, et cela dans le but de la sécurité de la santé et le morale publique et de la protection de la santé et de la vie des végétaux et animaux.

Effectivement, l'importation de certains produits est subordonnée a une autorisation préalable par l'autorité compétente, se tableau suivant représente les produits qui doivent y avoir des autorisations et préalable a l'importation et les autorités chargé de délivrer lesdites autorités.

⁸ Journal officiel de la république algérien N°43 ,22aout 2001.

⁹ OULBSIR SAIDA, Op.cit.

¹⁰ Ordonnance n°03_04 juillet 2003 relative aux règles générales application aux opérations d'importation et d'exportation des marchandises.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

Tableau 03 : Les produits soumis à l'autorisation préalable à l'importation et les autorités chargées de délivrer lesdites autorisations.

les produits soumis à l'autorisation préalable à l'import	les autorités chargées de délivrer lesdites autorisations
Produits pharmaceutiques, dispositif médicaux et matériels, équipements et appareils médicaux.	Ministère de la Santé, de la Population et de la Réforme Hospitalière.
Articles de librairie et publications périodiques étrangères.	Ministre de la Culture.
Equipements sensibles de télécommunications de la section « A »	Ministère de la Poste et des Technologies de l'Information et de la Communication.
Substances appauvrissant la couche d'ozone et déchets dangereux.	Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement.
Produits chimiques dangereux et récipients de gaz sous pression.	Ministère de l'énergie et des mines.
Armes et équipements sensibles, équipements sensibles de la section « C » comme les longues vues et jumelles ordinaires, les lunettes astronomiques et les lunettes panoramiques.	Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Locales.
Equipements sensibles de la section « B » destinés aux besoins aéronautiques et équipements de signalisation lumineuse de la section « B ».	Ministère des transports.
Instruments de mesures.	Office National de la Métrologie Légale (ONML).

Source : PR GNENDOUZI B, la politique commerciale cas de l'Algérie: états des lieux et perspectives de mémoire de magister en science économique, université mouloud Mammeri de Tizi ouzo, 2014, P 134.

- **Evaluation en douane et règles d'origine**

En ce qui concerne l'évaluation en douane l'Algérie avait adopté en 1996 le système de valeurs administré à titre temporaire et transitoire afin d'éteindre l'impact de la libéralisation de son commerce extérieur, en visant à l'accroissement de la protection des entreprises locales sans même agir sur la structure des taux du tarif douanier algérien (TDA).

En effet les objectifs visés par ce système d'évaluation est la protection d'un secteur, la lutte contre la sou-facturation et la limitation des importations en vue de la rareté des devises.

De la lecture du rapport élaboré par le FMI en avril 2001 sur le tarif douanier et les incitations au investissement, il ressort que jusqu'à sa suppression en 2001 ce système des

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

valeurs administré concernait plus de 7.7% de lignes, tarifaires soit 464/6000¹¹, pour l'essentiel de bien de consommation finale et plus spécialement des produits alimentaires et produits textiles taxé a (45% DD). Les valeurs administrés (VA) ne reflètent pas la réalité du commerce en terme de cours mondiaux, et sont donc équivalents aux prohibitions, d'ailleurs des estimations en équivalences tarifaires effectué par des services des douanes ont mis en exergue des taux dépassant tantôt 400% d'où leur caractère prohibitif.

A propos de règle d'origine, lors d'une importation l'administration des douanes peut exigés les opérateurs économique à la production d'un certificat d'origine, selon le code des douanes algérienne (article 14 CDA).

Les règles d'origine spécifiques s'appliquaient aux échanges avec les pays de l'union européenne et de l'union du Maghreb arabe (UMA) selon la convention de l'UMA qui n'est pas entré encore en vigueur ; les produits agricoles, les produit de sol et du sous-sol, produits ou extraits dans un pays membres de l'UMA sont considéré comme produits originaire de ce pays à 100%.

Et conformément ou règles d'origine énoncées dans le protocole n°6 de l'accord d'association avec l'UE entré en vigueur le 1^{er} septembre 2005, les produits agricoles, les produits de la pêche et les produits du sol et du sous-sol produits en Algérie destiner a l'exportation vers les pays de l'UE sont considéré comme étant produits d'origine algérien à 100%.¹²

- **Autres barrières tarifaires**

A propos de l'inspection avant l'expédition (IAE), prévue par les dispositions de la loi de finance complémentaire de 2009, et qui reconnait que les principes énoncés dans le GATT s'applique à ces activités .cette pratique consiste à recourir à des sociétés privés pour vérifier les détails de l'expédition tels que le prix, la qualité, la quantité des marchandises commandés à l'étranger.

L'ordonnance n°03-04 du 19 juillet 2003¹³ relatives aux règles générales applicables aux opérateurs d'importation et d'exportation des marchandises à été adopté pour mettre ces

¹¹ De source interne ou douane algérien, on parle de 20%, soit 1200/9996 sous positions tarifaires.

¹² Op.cit, PR GNENDOUZI BRAHIM. P136.

¹³ Wwww.Commerce.gov.dz.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

mesures en matières de droits antidumping, le droit compensateurs et de sauvegardes en conformité avec les accords de l'OMC.

- Les mesures de sauvegardes : ces mesures sont appliquées pour faire face à la compétition dans le cas d'une augmentation massive des importations d'un produits qui menacent une branche de production nationale, elles sont pour objet refouler temporairement les engagements pris dans le cadre d'accords commerciaux .

- Droits compensateurs ¹⁴: c'est un droit supplémentaire imposé par un pays importateur pour compenser les subventions gouvernementales du pays exportateur, lorsque les importations subventionnées causent un préjudice important à l'industrie nationale du pays importateur. son but vise à supprimer les effets produits par une subvention.

- Le droit anti-dumping : c'est un droit pratiqué lorsqu'un produit importer est inférieurs à sa valeur normale appliqué dans les pays exportatrice qui peuvent porter un dommage à une branche de la production nationale (des mesures pratiquées contre les droits fait un objet d'un dumping) .

b. Les barrières non tarifaires à l'exportation

• Des restrictions à l'exportation

En 2015, le conseil des ministres établie une loi pour gérer les excès de la liberté du commerce ce projet de loi recadre avec plus de précisions une ordonnance de 2003, laquelle permet le recours à des licences pour gérer les exceptions à liberté du commerce.

Ces mesures de restrictions relatives aux procédures de licences d'exportation, contingent, prohibitions, et autres restrictions quantitatif mise en ouvre par des gouvernements pour des raison multiple tels que la pénurie de marché intérieurs, régler les prix intérieurs, éviter les mesures antidumping, au pour d'autres raisons politiques , notamment des mesures de restrictions peuvent être mise en ouvre pour des fins du conserver les ressources naturelles épuisable conjointement avec l'application de ces restrictions à la production ou à la consommation, mais aussi d'assurer à l'industrie nationale de transformation des quantités essentielles de matières premières produites sur le marché national, en conformité avec les principes prévus par les accords internationaux aux quels l'Algérie adhère.

¹⁴ www.douane.gov.dz.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

- **Les subventions à l'exportation**

En vertu de l'article 138/2 du code des impôts directs, les ventes et les services liés à l'exportation sont exonérés de l'impôt sur les bénéfices des sociétés (IBS) pendant cinq ans (05), à compter de 2001, à l'exception des transports terrestres, maritimes et aériens, des réassurances et des banques. Ainsi, des entreprises exportent des biens et des services avaient de bénéfices d'une exonération du versement forfaitaire (2%) pendant cinq ans (05) à compter de 2001. Ces deux exonérations avaient été reconduites par la loi de finance de 2001 (article 9), un fond spécial de promotion des exportations (FSPE), avait été institué par la loi de finance pour 1996. Il est destiné à apporter un soutien financier en vue d'encourager la diversification des exportations dans leurs actions de promotion, et de placement de leurs produits sur le marché extérieur.

Conformément à l'ordonnance n°96-06 du 10 janvier 1996 relative à l'assurance-crédit à l'exportation, un organisme d'assurance spéciale dénommé « Caisse algérienne d'assurance et de garantie à l'exportation » a été créé moyennant le paiement d'une prime, des garanties aux exportateurs contre le risque de non-paiement de leurs créances par des débiteurs défaillants ou insolubles¹⁵.

2. La libéralisation du commerce extérieur algérien

La libéralisation du commerce extérieur en Algérie a été réalisée au cours des années 1990 et qui a été menée à bien avec la mise en œuvre de plan d'ajustement structurel, cette libéralisation a été la première étape de la transition vers l'économie de marché.

2.1. La politique algérienne en matière d'ouverture commerciale

L'ouverture commerciale s'explique par la suppression des obstacles administratifs et tarifaires aux échanges commerciaux, c'est un volet important des réformes visant la libéralisation de l'économie et à favoriser son intégration au marché mondial, évidemment l'objectif de l'ouverture commerciale est de faciliter les échanges, et aussi d'internaliser les contraintes de compétitivité et d'efficacité imposées par le fonctionnement du marché mondial, bien évidemment sert à la diversification des exportations à travers l'élargissement de la gamme des produits aux produits agricoles et produits industriels.

¹⁵ Article 195 Code général des impôts.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

Compte à la loi 90-10 dite « la loi sur la monnaie et le crédit »¹⁶, et la loi de finance complémentaire de 1990, la banque d'Algérie et à la base de ces deux loi procède à l'élaboration d'un règlement relatif à l'agrément et à la l'installation des concessionnaires en Algérie dans le but de développement de l'économie, cela fait apparaître une réelle volonté d'instaurer la démonopolisation du commerce extérieurs.

Cette mesures à été élargie par la suite dans le cadre de plan d'ajustement structurel (PAS) un programme dicté de l'extérieurs par le FMI, pour accorder à toutes personnes physique ou morale titulaire d'un registre du commerce, l'autorisation d'importation des produits (marchandises) antérieurement touché par le monopole de l'état (les viandes, les céréales, les semences, produits phytosanitaires...etc.).

En faveur d'une plus grande libéralisation des échanges, et malgré cet ensemble de mesures, les résultats ont été moins impressionnants, tandis que sur le plan réglementaire, on note « incohérences juridiques, des circulaires abrogent des lois, des règlements qui contredisent des décrets, la prolifération des textes souvent peut clair et confus, en fin des révisions fréquentes et brusques ». à partir des années 2000 plusieurs modifications ont été apporter à la politique commerciale algérienne, compte à l'abaissement et la simplification des droits de douanes, l'approfondissement du processus de démonopolisation des activités, et la libéralisation de la majorité des secteurs tel que la télécommunication, transports, l'énergie et les mines ...etc.

2.2. Les étapes de libéralisations du commerce extérieur en Algérie

L'Algérie a commencé à libéraliser son commerce extérieur à partir 1988 à travers le décret exécutif publier en octobre 1988 permet de la révision du monopole vis-à-vis du commerce extérieur vise à organiser les textes juridiques en rapport avec le monopole de l'état sur les opérations commerciales.

La sien algérien à connus depuis 1990, plusieurs réformes a fin de libérer définitivement le commerce extérieur des griffes (autorité) de l'état. En constate trois principales étapes de cette libéralisation¹⁷.

¹⁶ Journal officiel ,1990-04-18, n° 16, pp, 450-473.

¹⁷ Habiche W, « essaie d'évaluation de l'impact de l'ouverture commercial sur l'économie en a Algérie » école nationale supérieure des statistique et de l'économie appliqué AJHSS-N°01 2017, P15_17

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

- **La première étape 1990-1991**

La libéralisation des échanges extérieurs paraît comme l'essentiel des réformes mises en place, pour répondre à la nécessité d'adhérer à une économie de marché libre et ouverte, l'adoption pour la première fois de l'histoire de l'Algérie contemporaine de la loi de finance de 1990 comme étant le premier pas vers l'abolition des mesures de l'ancien régime par un plan de financement extérieur sous la responsabilité directe des banques, les indices de la libéralisation étaient plus clairs dès la parution du décret n° 91-37 du 13 février 1991, qui a fixé les conditions d'intervention du commerce extérieur, les autorités ont pris de bras armé la libéralisation sur ce qui rapporte à l'importation, celle-ci a fait démunies fortement les réserves de changes.

- **La période de retour de monopole**

La première phase de libéralisation connaît un arrêt en 1992, l'état s'oblige d'intervenir par le biais de la loi à travers l'instruction gouvernementale N625 du 18 août 1992, elle a reformulé les mesures des opérations d'importations, pour faire face au déséquilibre des comptes extérieurs, cela a acculé les pouvoirs publics au retour temporaire à la gestion administrée du commerce extérieur.

- **La période de la libéralisation concrète (la convention de stand-by)**

Le retour vers la libéralisation du commerce extérieur algérien est en 1994, et vient suite à la signature de la convention avec le FMI pour le rééchelonnement de la dette algérienne.

2.3. Les accords de libre échange

Après la libéralisation de son commerce extérieur, l'ouverture commerciale et économique de l'Algérie sera confortée par deux engagements internationaux, un engagement multilatéral qui s'exprime par la volonté de l'Algérie d'adhérer à l'OMC, et un engagement régional visé à la signature d'un accord d'association avec l'UE et l'instauration d'une zone de libre-échange.

2.3.1. L'accord d'association de l'Algérie avec l'union européenne

Dans le contexte économique régissant les relations de l'Algérie avec l'union européenne, un premier accord de coopération était proposé lors de la session des 20 et 21 mars 1972, en vue de la conclusion d'un accord global comportant un régime préférentiel pour les échanges, et d'autres actions de coopération économique, technique et financière. En

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

effet dans le but d'élargissement des relations entre la CEE et ces partenaires Maghrébins, un accord de coopération est signés en 1976 avec le Maghreb (Maroc, Tunisie, Algérie, cette accord reposait sur l'idée d'une coopération globale dans des domaines plus vaste tels que la coopération commerciales, la coopération économique, et dan le volet de la main d'ouvre.¹⁸

En avril 2002 à valence(Espagne), l'Algérie signe un accord d'association avec l'UE dans le cadre de processus de Barcelone en vue de développement des relations de coopérations avec les pays du sud Méditerranéens, en visant principalement à la mise en place d'une zone de libre échange à long terme, cet accord contient aussi des modalités pour d'autres aspects économiques, politiques, sociales et culturelles.

L'accord d'association est entré en vigueur le 01 septembre 2005, la mise en ouvre de cette accord n'a rencontre aucune difficulté majeurs en raison de préparation par le gouvernement de ce dossier à traves la mise en place d'un comité permanent chargé de la préparation et du suivi de la mise en ouvre de cette accord le 30 décembre 2004, dont la coordination est assuré par le département des affaires étrangers et aussi une commission technique chargé du suivi de la mise en ouvre de la zone de libre échange prévue le 23 Aout 2005.

L'accord d'association avec l'union européenne est intervenu dans une dynamique de développement économique et sociale par des programmes nationaux importants de soutien à la croissance et à la relance économique, de ce fait l'UE demeure notre principale partenaire dans les échanges commerciaux avec plu de 60% des ventes hydrocarbures sont destinées aux pays de l'UE et plus de 65% des importations algériennes proviennent de ces pays avec une part de marché de 52% ¹⁹ .

✓ La mise en place de la zone libre échange

L'accord d'association avec l'union européenne planifie l'instauration progressive d'une zone de libre échange, constituer de deux ou plusieurs territoires douanier, qui vise à la suppression des droits de douanes et autres taxes à l'importation sur les produits industriels originaires de l'UE selon le calendrier conjointement fixé, l'octroi de concession réciproque pour un certain nombre de produits agricole et la définition des conditions permettant la facilitation des échanges commerciaux bilatéraux.

¹⁸ www.commerce.gov.dz .

¹⁹<https://blogavocat.fr/space/chems-eddine.hafiz/contents/201106> .consulter.08/05/2020.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

✓ La mise à niveau et l'adaptation de la réglementation commerciale

L'accord d'association avec l'UE se base à l'harmonisation de la réglementation algérienne d'une manière à éliminer progressivement de toutes les pratiques qui faussent le commerce entre les partenaires, les monopoles et les aides public, et prévoit aussi l'harmonisation des normes(dans le transport, les télécommunication ...etc.), et les services financières, les statistiques et les douanes .cela sur la base fondamentales des règles de l'OMC, et signifie que l'Algérie accepte toutes règles et accord commerciaux qui sont gouverner par l'OMC, notamment :

- Les mesures antidumping ;
- Les règles applicables aux subventions ;
- L'illimitation des restrictions existantes à l'importation et à l'exportation ;

Er d'autres dispositifs relatifs à la concurrence, à la propriété intellectuelle et au marché public.

2.3.2.L'adhésion de l'Algérie a grande zone arabe de libre échange

La convention de facilitation et de développement des échanges commerciaux entre les états arabe à été signée le 27 février 1981 à Tunisie, une alliance économique entre des pays pour une complémentarité économique et des échanges commerciaux, entrée en vigueur de début des années 2005, elle à été ratifiée par l'Algérie par le décret présidentiel N°04-223 du 03 Aout 2004 et entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2009.le but de cette convention est d'appliquer pour les produits originaire et transportés directement entre les pays arabe, un régime tarifaire préférentiel entre l'Algérie et les Etats Arabes, toutes marchandises entrants dans le cadre de la grande zone arabe de libre échanges devraient satisfaire le principe des règles d'origine annoncées dans l'article 09 de la convention.

En effet, par le volume des échanges entre l'Algérie et La GZALE, en constate que l'Algérie importe plus qu'elle exporte vers cette zone. Le nombre totales des importations algériennes en fondement de la GZALE est de 538 millions de dollars en 2012, d'où 67% du totales des importations est le nombre des importations qui bénéficiant de l'avantage préférentiel.

Le volume des exportations hors hydrocarbure est de 33 millions de dollars en 2012, alors qu'en 2011 présente 65 millions de dollars, de ce fait on conclu que l'adhésion de

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

l'Algérie à la GZALE à lui fait subir une perte de 10,4 millions de dollars (chiffre confirmé par le CNIS) suite à la franchise des droits de douanes et taxes.

A cet effet, le gouvernement algérien planifie la révision de la liste négative des produits interdits à l'importation, transmise à la Ligue des États Arabes, et se réserve la prévision des négociations relatives à cette dernière.²⁰

2.3.3. Les négociations d'adhésion de l'Algérie à l'OMC

2.3.3.1. La volonté d'accéder à l'OMC

En fait, la première demande formulée par l'Algérie date du juin 1987 et dans le cadre des négociations pour l'adhésion au GATT, transféré par la suite à l'OMC. Le premier aide-mémoire a été proposé au groupe de travail en juillet 1996.

A cette époque, suite à la crise de la dette extérieure, l'Algérie était sous les Plans d'Ajustements Structurels (PAS) qu'avaient imposés le FMI et la Banque Mondiale. Et le passage du GATT à l'OMC a induit de nouvelles mesures plus importantes et plus complexes par rapport à celles de 1987. Au final, la demande d'adhésion n'avait pas trouvé un écho favorable à cette époque. Cet accord vise trois objectifs principaux :

La diversification des échanges afin de sortir d'une spécialisation étroite, la libéralisation du commerce extérieur constituant la condition première de cette diversification à moyen et long terme des exportations et de la production ; Le relèvement du niveau général de la compétitivité industrielle afin de mieux préparer les industries à affronter les effets de la concurrence internationale ; La maîtrise et le contrôle des importations des produits alimentaires.

Cependant, l'activité économique et le commerce extérieur de l'Algérie n'avaient pas trop changé. L'économie algérienne est restée très dépendante du secteur des hydrocarbures sans une diversification du tissu économique.

En 2002, l'Algérie dispose d'un deuxième mémorandum d'association avec un petit avantage lié à sa balance des paiements qui commence à retrouver des signes de bonne santé, grâce à la manne du pétrole induite par la hausse de ce dernier sur le marché mondial.

²⁰ <https://blogavocat.fr/space/chems-eddine.hafiz/contents/201106>. consulté le 08/05/2020.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

L'Algérie avait signé aussi un accord d'association avec l'UE, qui reste son premier partenaire économique, plus 55% des importations et 55% des exportations en 2012 (selon l'OMC).

Pour répondre aux exigences des membres de l'OMC, l'Algérie a entamé une procédure de déréglementation et de privatisation, notamment dans le secteur des télécommunications et des énergies. La plus importante a été le projet de loi que voulait faire passer l'ex-ministre des mines et des énergies, Chakib Khalil.

Donnant la priorité à la valorisation des hydrocarbures par l'attrait des firmes les plus compétitives, il ôte de fait à la Sonatrach tous ses privilèges sur le marché domestique et l'expose à la concurrence directe des compagnies étrangères. Le projet n'a pas été approuvé et cela n'a pas plu aux partenaires étrangers, notamment les Etats Unis d'Amérique(USA) qui attendaient beaucoup de cette déréglementation du marché des énergies en Algérie afin d'entrer en force, sinon de consolider davantage la position de leurs firmes.

En conséquence, l'Algérie n'a pas pu, encore une fois, adhérer à l'OMC et les négociations de 2008 n'ont pas apporté grand-chose surtout qu'elles étaient dans une période troublée par la crise financière qui frappait les pays développés. A ce jour, l'Algérie a mené 12 rounds de négociations multilatérales, dans le dernier round de négociations date de mars 2014 à Genève ou l'Algérie a reçu plus d'une centaine de questions additionnelles qui sont traitées par les différents départements ministériels.

Ces questions portent essentiellement sur la législation algérienne et sa mise en conformité avec les règles de l'OMC. Le 13ème round des négociations multilatérales pour l'accession de l'Algérie à l'OMC devrait se tenir dans les mois à venir, a indiqué l'OMC dans son dernier bulletin d'information sur les accessions publié sur son site web.

En résumé, les négociations de l'accession de l'Algérie à l'OMC demeurent à l'ordre du jour. En théorie, cette accession va lui permettre de bénéficier de tous les avantages que peut tirer un pays en voie de développement à condition que la politique d'ouverture soit poursuivie avec l'institutionnalisation de celle-ci par la participation de l'Algérie à la mise en œuvre d'un système international de régulation, l'instauration d'un système de défense contre

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

les sanctions unilatérales des pays développés et enfin, d'affirmer son engagement dans un processus irréversible de libéralisation commerciale ²¹.

Section 02 : le rôle des ports dans la dynamique du commerce extérieur en Algérie

Aujourd'hui les ports forment les places fortes de l'économie des pays qui disposent d'une interface maritime qui sont les véritables poumons du commerce extérieur notamment est un lieu privilégié où s'effectuent les prestations de service complémentaires qui apportent la valeur ajoutée aux produits transportés.

En Algérie avec une façade maritime de 1200km, la majorité de son commerce soit 95% s'effectue par voie maritime ce qui signifie l'importance des ports en tant que facteurs dynamiques de l'économie algérienne.

Le transport maritime est considéré comme l'épine du commerce international, et par conséquent de l'économie mondiale, il possède un quasi-monopole pour les échanges massifs à longue et à courte distance, il est le mode le plus économique. Cette pratique exige des ports aujourd'hui d'être munis d'installations spécifiques, d'un outillage et de personnels qualifiés pour recevoir et traiter les marchandises.

I. L'impact du transport maritime sur l'économie en Algérie

Le transport maritime de marchandises fait partie intégrante du processus de la modalisation de la production et du commerce qui a influencé l'échelle de l'activité économique et a contribué pour la création d'une richesse importante c'est donc un facteur important de croissance économique des pays.

1. Relation entre le transport maritime et la croissance économique.

La contribution du transport maritime à l'économie, s'étend à la recherche du coût de passage minimum de la marchandise et elle permet aussi de rendre compte d'arbitrage de long terme²².

²¹ MEHDI A, l'ouverture commerciale de l'Algérie: apports et limites d'une approche économique politique protectionnisme, in revue APMF, LEPI-EDDEN, N°1, 2011, P09.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

En effet dans cette recherche de coût de passage minimum de la marchandise, le poids conditionne le pris à payer par les ressortissants de l'état du port pour les biens importés destinés a la consommation directe et des matières premières nécessaire à la production des biens.

A cet effet le port joue un rôle important pour le commerce extérieur, et aussi pour l'ensemble de l'économie et de niveau de vis de citoyens.

Est dons c'est le centre de production des biens et services, et qui à un impacte sur l'économie locale régionale et nation plus particulièrement en ce concerne :

- La création d'emplois.
- Création de la valeur ajoutée.
- la contribution a l'impôt.

1.1. la création l'impôt

Les secteurs portuaire est un puissant moteur économique, et donc un important pourvoyeur d'emplois, les ports génèrent de nombreux emplois, tant direct qu'indirects

a. Emplois directs

Les emplois directs concernent le personnel de l'établissement portuaire et de professions portuaire. Plus précisément les postes d'emplois créés et offertes dans l'enceinte portuaire, le port regroupe une population diversifiée visant le transport maritime tel que les armateurs, consignataires, transitaires et ceux qui se situe dans l'administration portuaire, ce sont des emplois directs.

b. Emplois indirects

Les emplois indirects regroupent les notions d'emplois industriels, ces emplois sont liés aux poste offertes et créés par les entreprises et agglomérations installés à proximité du port et ayant des relations avec ce port, autre mot dit « c'est la vie dans l'enceinte portuaire sur les quais qui se prolonge au-delà dans la ville à l'intérieur des banques, des offices d'assurances et des magasins ²³ ».

²² CNUCED /train fon Trade, gestion moderne des ports (pfp m2).p48.

²³ - MOHAMED CHERIF FZ, l'activité portuaire et maritime en Algérie : problème et perspective, OPU, 2004, p54.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

1.2. Création de la valeur ajoutée

La valeur ajoutée correspond à la rémunération des facteurs de production des activités portuaires et éventuellement des industries en amont, l'étude de la valeur ajoutée permet de mesurer l'impact économique d'un port sur l'activité régionale, elle mesure la richesse créée par une branche d'activité, cela lui permet de devenir un outil d'orientation des politiques de développements des ports en favorisant les activités, les marchandises les créatrice des richesses, et puis a mieux satisfaire les besoins, plus exigeants et sévère du commerce. On constate trois principales sources de production de la valeur ajoutée :

a. La valeur ajoutée liée à la fonction portuaire (valeur ajoutée indirect) :

Elle concerne les activités de la fonction portuaire, fournis sur place au navire, soit en général les activités de l'autorité portuaire, tel que le pilotage, le remorquage, la manutention ...etc. situé dans l'espace ou le port s'est implanté, assurant les prestations de services aux navires et à la marchandise.

b. La valeur ajoutée résultant de la localisation d'activité (la valeur ajoutée indirect)

Résulte de la localisation d'activités, en particulier les entreprises industriel qui utilise les services portuaires, ses effet son dite indirects parce que ne se situant pas dans les mêmes entreprises, ils ne sont pas produits par des opérateurs portuaires mais par des usagers du port qui ne fournissent pas des services directs aux navires et aux marchandises²⁴

c. La valeur ajoutée induite

La valeur ajoutée induite est le fait d'une circulation de la valeur ajoutée direct dans l'économie, elle tient à effet multiplicateur de la valeur ajoutée produit par les activités primaires et secondaires, et bien évidemment la valeur ajoutée liée aux industries parfois éloignées du port mais qui ont développé leurs marchés grâce à l'existence du port, et cela leur permet de réduire les couts du transports de leur production.

²⁴ALLILAT T, les enjeux de la conteneurisation dans les ports algériens : cas du port de Bejaïa, mémoire de magister en sciences économique, université Abd Arahmane Mira de Bejaïa, avril 2008, p38.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

1.3.la contribution à l'impôt (fiscalité)

Les pays qui disposent d'un port génèrent des revenus assez importants, cela dû aux revenus de taxations et à l'existence des parts des ressources prévenant des taxes et impôts impliqués à ces ports. Deux types d'impôts sont appliqués aux ports :

- Impôt indirect : liée à la production telle que les droits de douanes, taxes à la valeur ajoutée...etc.
- taxes direct : sous forme d'impôt sur le chiffre d'affaire, sur les bénéfices industriels et commerciaux. L'impôt sur les bénéfices prélevés sur les résultats et passés dans un compte de profits et pertes, le régime fiscal varie d'une législation portuaire à une autre.²⁵

Ces ressources peuvent avoir un impact direct ou indirect sur le développement de la région où se situe le port, ou sur le port lui-même, cela est dépend de la méthode de distribution de ces ressources et revenus. Notamment l'élargissement de capacité de l'infrastructure portuaire ou bien l'ouverture d'autres accès au port.

II. Le rôle du transport maritime de marchandise dans le développement des pays

Le secteur du transport maritime de marchandise revêt une importance majeure dans la dynamique économique, cela est dû d'une part à sa contribution au fonctionnement des marchés des produits et des facteurs de productions, et d'autre part à son apport en matière des grandeurs macro-économique.

Le système économique algérien est un système qui dépend des approvisionnements extérieur, et du fait que 80% du commerce extérieur de l'Algérie est surtout des importations s'expédier par voie maritime d'où l'importance de ce secteur pour l'économie nationale. Le volume de trafic global traité en 2019 connu une légère croissance, soit d'ordre de 120 millions de tonnes (MT) contre 119 millions de tonnes (MT) en 2018, selon le récent bilan d'activité du groupe service portuaire « serport-spa »²⁶.

²⁵SALHI A, IKHLEF O, le rôle du transport dans le développement du commerce extérieur en Algérie, mémoire de fin du cycle INSEFP de Bejaïa, 2010, p24.

²⁶ www.agenceecofin.com . consulté le 26/06/2020.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

Ce niveau d'activité peut être s'exprimer par l'évolution des échanges des échanges extérieurs par voie maritime enregistrées ces derniers décennies.

Les changements intervenus dans l'aspect économique du pays vont rend les ports plus compétitifs à la concurrence entre eux, et de garantir une part de ce marché.

La CNUCED (conférence des nations unis pou le commerce et le développement) défini un indice de connectivité des ports maritimes en ligne régulière, publier chaque année depuis 2004, cet indice est un paramètre clés qui rendre en compte à faciliter l'accès des pays au marché international, il est noter de 0 à 100, constitué de 05 principaux indicateurs : le nombre de compagnies assurant le service à destination et en provenance des ports du pays ; la taille des plus grands navires escalant dans ces ports ; le nombre de service reliant les ports du pays vers l'étranger ; le nombre total des navires assurant le service en provenance et à destination du pays ; la capacité totale de charge de conteneur des navires qui transports plus de 500 conteneurs EVP, ce qui entravent d'avoir les économie d'échelles qui se traduit par la baisse du prix du fret pour les chargeurs.

Celle illustre bien le manque de performance de nos ports ainsi la chaîne de transport maritime.

Le trafic maritime et alors considéré comme un facteur principal du développement économique.

III. Transport maritime et facilitation des échanges

Le transport maritime international de marchandises est aujourd'hui le principale mode utilisé pour le transit international de marchandises. En Algérie il domine 95% des marchandises transporter, de ce fait l'état algérien à donné à ce secteur une importance primordiale depuis l'indépendance et lui accordé plusieurs facilitations.

Les investissements dans les infrastructures de transport peuvent avoir une importante influence favorable à la fois sur les échanges commerciaux et la croissance économique.

L'amélioration de l'efficacité dans les ports pourrait accroître le commerce mondial de produits avec une grande partie, et multiplier les avantages découlant pour les consommateurs de la réduction des droits de douane.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

Dans ce contexte un programme de modernisation a été initiée par l'institution douanière pour la mise en oeuvre d'un ensemble de mesures de facilitation qui puissent leur fondement de plusieurs conventions ayant été ratifié par l'Algérie.

- **Les facilitations douanières comme action principale pour favoriser les échanges**

Plusieurs conventions ont été ratifiées par l'Algérie pour encourager une démarche dans le traitement et contrôle des échanges commerciaux. On peut citer :

- la convention internationale de KYOTO, à laquelle l'Algérie a adhéré en 1976, pour la simplification et l'harmonisation des régimes économique.
- la convention sur le système de désignation et de codification des marchandises, entré en vigueur le 01 juillet 1988, et ratifié par l'Algérie le 20 juillet 1991.
- Le cadre des normes visant à faciliter et sécuriser la chaîne logistique international initié par l'OMD²⁷.
- La mise en oeuvre du guichet unique.

Tous ces actions envisagé par l'administration des douanes dans le cadre du programme de modernisation de la douane algérien qui à pou but de concilier la facilitation douanière au contrôle efficace et efficient des opérations du commerce, et cela a travers l'évaluation des besoins en matière de facilitation des échanges.

Le processus de mondiale de libéralisation du commerce extérieurs et ses conséquence impose à la douane en conjointement avec sa mission traditionnelle de contrôle, la mise en oeuvre d'une politique nouvelles répondant aux exigence de ce monde moderne, qui doit être taxée sur la participation de la douane à promouvoir l'économie national, en mettant à disposition des opérations économiques des procédures douanières allégés, simple et harmonisées.

En effet, réduire le temps, réduire le coût et augmenter la sécurité constitue les trois facteurs lesquels doivent être disponible pour mettre au diapason des nouvelles mutations que connaît l'économie mondiale.

En fin les ports maritime sont d'une sorte un point de rupture de charge, doté d'installation sous douane, destiné à faciliter le traitement des marchandises il assure la mise à disposition du produit demandé, dans un endroit convenable au bon moment à la faveur des

²⁷ www.douane.gov.dz/IMG/PDF/062008 . consulter Le 23/06/2020.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

opérateurs , et revient aussi au respect des conditions de préservation de qualité, dans les délais appropriés et au moindre coût.

Section03 : L'évolution du système portuaire en Algérien

Du fait que les ports constituent un outil important dans le développement économique et des échanges extérieurs de marchandises, l'évolution de ces derniers est accompagnée d'une modification du rôle des ports de commerce, et plusieurs changements profonds ont été apportés dans ce système depuis l'indépendance.

1. Généralités sur le système portuaire

1.1. Définition et mission d'un port

Le mot port a plusieurs définitions :

- Un port est un endroit géographique, un bassin formant un abri naturel ou artificiel aménagé pour recevoir les navires pour l'embarquement et le débarquement du fret et des passagers.
- Selon le code maritime algérien, un port se définit comme suit : « un port, est un point du rivage de la mer, aménager et équipé pour recevoir, abriter des navires et assurer toutes les opérations de commerce maritimes, de pêche et de la plaisance »²⁸
- Un port est donc une zone de contact entre deux espèces organisées pour le transport des marchandises et des voyageurs, il admet d'un système de distribution de fret reposant sur la notion d'avant-pays et derrière-pays qui interagissent le biais d'activités d'importations et d'exportations.

Au sein d'un port, se trouvent deux espèces, l'une terrestre et l'autre maritime qui sont organisés et structurés par des équipements, des voies de terre et de mer. Le port est doté d'infrastructures aptes à desservir ces modes tout en incarnant un lieu de convergence des systèmes de transport terrestre et maritime. En outre il figure un corps autoritaire chargé du contrôle des investissements en infrastructure, de l'organisation et du bon fonctionnement des relations public. En fait les ports sont des systèmes multidimensionnels qui doivent être

²⁸ Article 888 du recueil de textes législatifs et réglementaire algériens codes des transports Berti éditions page 419.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

intégrés dans des chaînes logistiques globales, pour son bon fonctionnement, et qui nécessite non seulement des infrastructures, superstructures et des équipements de qualité, mais aussi d'un bon nombre de communication, et une équipe de direction impliquée en une main-d'œuvre motivée et formée.

Cependant, le port a pour vocation d'accueillir le navire et lui offrir un abri à l'intérieur pour mener à bien ses activités commerciales ou techniques, en assurant le transit des marchandises avec les moindres coûts et aux meilleures conditions de délais, de qualité et de sécurité.

Elles offrent de réelles facilités par la mise à disposition des moyens performants de transits, de traitement des navires et le stockage des marchandises.

Puisque le port est avant tout un point de passage où les marchandises sont transférées entre le navire de mer et les autres différents moyens de transport terrestre, donc ils assurent la continuité de la chaîne des transports maritimes, et en effet un facteur stimulant dans le développement de réseaux routiers et du rail.

Un lieu qui offre les meilleures prestations de services pour le transit de marchandises destinées à l'importation et à l'exportation et partant un facteur dynamisant propre à encourager les échanges commerciaux.

Les activités au sein des ports qu'il se soit la manière de gestion centralisée ou décentralisée par rapport à l'état, mais elles s'exercent dans le cadre de mission de service public, en assurant le transit des marchandises dans les meilleures conditions.

En effet, le port joue un rôle multiple dans le développement économique :

- ✓ par le commerce extérieur qui offre des avantages substantiels de l'outil portuaire, car ils bénéficient de prestations de qualité à moindre coût.
- ✓ par l'industrie de transformation qui profite de la valeur ajoutée à la matière.
- ✓ ainsi que le port mène au développement local par la création de nombreux emplois de l'industrie et de négoce liés aux opérations portuaires : prestation de services, constructions, répartitions navales et avitaillement...etc.

Afin d'éteindre son rôle, les ports doivent disposer des installations portuaires et des systèmes d'exploitation qui répondent à l'intérêt national en garantissant le moindre coût possible pour les ports et leurs usagers.

Les objectifs d'un port sont divers, on distingue ;

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

- La gestion et l'exploitation du domaine public, qui sont des activités relié à l'outillage, stockage de marchandise, chargement et déchargement des navires...etc.
- Les opérations liées à la modernisation, renouvellement et l'extension de l'infrastructure portuaire.
- La police de douane qui cherche à assurer la sécurité à la conservation du patrimoine portuaire et de la police de navigation dans les limites maritimes et portuaires.
- Ajoutant aussi l'exercice des opérations de remorquage, pilotage, amarrage et d'assuré et garder la sécurité des marchandises durant leurs séjours.

1.2. L'organisation d'un système portuaire

1.2.1. Les types d'organisation portuaire

L'organisation des ports se défère d'un pays à un autre, elles peuvent être classés selon leurs localisations, leurs statuts et leurs activités. pou cela, on peut regrouper ces organisations en trios(03) catégories : les ports autonome, les ports fluviaux, les ports secs

1.2.1.1. Le port autonome

Un port autonome est un établissement public de l'état, exerce conjointement des missions de service public administratif et des missions de service public à caractère industriel et commerciale en ce qui concerne sa gestion, placé sous la tutelle du ministère chargé des transports. De fait qui est un établissement public, il bénéficie d'une large autonomie de gestion.

Le port autonome gère les installations portuaires situées dans les limites de sa circonscription (fluvial ou maritime), il est chargé de l'exploitation et de public du port, travaux d'entretien, d'amélioration et création des zones industriels, comme il assure la gestion d'un domaine immobilier qui peut être important. il chargé aussi de la police du port et ses dépendances.

1.2.1.2. Les ports fluviaux

Les ports fluviaux, on appelé aussi ports intérieurs sont des ports privés ou publics situés sur le bord d'un fleuve, d'une rivière ou d'un canal, se distinguent essentiellement des ports maritimes par leurs position géographique et par leurs missions économique, les ports intérieur peuvent être complémentaire au port maritime en leur servant de base arrière, notamment pour le trafic de conteneurs.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

1.2.1.3. Les ports secs

Le port sec se constitue un dépôt temporaire extra-portuaire, c'est un terminal situés à l'intérieur des terres, pour le groupage et la distribution de marchandises, ayant les mêmes fonctions que ceux d'un port maritime et comprennent des services de dédouanement, le port sec est une solution de stationnement des bateaux à terre. il utilise successivement deux ou plusieurs mode de transports, comme une route ou un chemin de fer, qui le relie avec un port maritime à fin d'être utilisé comme un espace de transbordement de cargaisons maritime, pour leur stockage ou leur dédouanement .se sont des ports spécialisées et répartir en deux catégories :

1.2.1.4. Les ports multifonctionnels

Qui s'étendent sur de vaste territoire ou une gamme de services de transport de marchandise et des activités industrielles cohabitent tel que le port de Rotterdam qui fait 40km de large sur 10, port de New-York qui attient plus de 1000km de jetés etc.

1.2.1.5. Les ports monofonctionnels

Ils traitent un nombre limités de produits en grandes quantités pour la plupart (matière première), exemple de port à pétrole du Golf Persique, ou encore les ports transitant le minerai en Australie et en Afrique.

1.2.2. La forme juridique de l'organisation portuaire :

Il existe de diverses formes d'organisation juridique des ports, on cite un certain nombre d'organisation à savoir :

a. Société privée

C'est le cas d'un port absolument privé, ou l'ensemble des onctions sont figuré et transformé au secteur privé est assez théorique.

Les ports privé sont gérés par une entreprise privé en revanche, c'est le cas connait dans certain pays, en particulier ceux de tradition anglo-saxonnes.

Si on exclut la fonction d'autorité portuaire qui relève de la puissance publique et si on limite de la propriété du terminal aux seuls superstructures (terre-pleins, outils), on peut donc

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

considérer que les opérations de privatisation ont essentiellement eu pour objet de privatiser la fonction de l'opérateur portuaire voire de port outil ainsi que la mission de port propriétaire dans le cas de privatisation de terrains portuaire ce que même un port purement privé il compose avec un contrôle public.

Donc la coopération de section public avec le secteur public avec le secteur privé est de plus en plus en valorisée.²⁹

b. Société d'économie mixte

Une société d'économie mixte est une société anonyme de droit privé, dont la majeure partie du capital est approprié aux personnes publiques généralement ces formes d'organisation sont privilégiées comme filiales des ports.

On cite le cas de port de Gènes, qui est fractionné à partir de 1984 en sociétés mixtes couvrant initialement la manutention des marchandises conventionnelles les conteneurs et la lutte contre la pollution, ses sociétés fonctionnant avec des personnels du port éviter le monopole de ces interventions, deux expérimentations ponctuelles ont été menées sur les terminaux fruitiers et charbonniers pour autoriser le détachement de personnels du port au sein de ces entreprises.

Les sociétés d'économie mixte créées en 1984 ont constitué une étape vers une évolution plus profonde de la forme de gestion du port, tendant à exécuter toutes les missions des services portuaires et à recentrer le port sur son rôle d'autorité portuaire et de planification du développement de la place portuaire quant à forme de filiale d'un organisme portuaire c'était aussi le cas en Afrique : au Zaïre le terminal à conteneur de Matadi, c'est une société par action filiale du port de l'office national de transports et d'un armement étranger qui fournit l'encadrement.

Au Gabon, le terminal à minerai de manganèse est utilisé par la compagnie minière de l'Ogoué (COMILOG) qui s'est associée à des actionnaires locaux et au port pour construire et exploiter le terminal.³⁰

²⁹ www.NEPAD.ORG l'importance de l'investissement privé. Consulter 15/05/2020.

³⁰ MICHEL B, l'organisation des ports dans le monde cours de formation IPER_LE HAVRE, septembre 2000.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

En Asie : à Shanghai le port Authority et le Hongkongais Hutchison Whampoa LTD, ont constitué une joint venture 50-50 à partir de deux de leurs filiale créés à cet effet.

c. Entreprise publique et établissement public

L'expression entreprise public désigne toute entreprise commerciale, financière ou industriel de l'état disposant d'un capital par action ses résultats sérient pour partie à rémunérer ce capital.

L'établissement public est une personne morale de droit public disposant d'une autonomie administratif et financière a fin de remplir une mission d'intérêt générale, définie sous le contrôle de la collectivité publique dont il dépende, il dépose d'une certaine souplesse qui lui permet de mieux assurer certaine publics.

Quand l'état en est le seul actionnaire de l'entreprise publique, la déférence avec l'établissement public est assez tenue.

La gestion des ports des sociétés publiques à été privilégiée par beaucoup de pays de régime socialiste.

L'Algérie est passée avec la loi de 1988 du concept d'office national portuaire avec des établissements publics à celui d'entreprise publique par exemple à Alger, Mostaganem et Annaba, ces entreprises traitent de la manutention et de stockage des marchandises.

d. Régie municipale

Un régie conserve des organismes non constitués en personnes morale distincte de celle qui leur confier la régie et son autonomie financière.

Le mode de gestion qui correspond aux nombreux ports municipaux en Europe tel que : Rotterdam, Amsterdam, Anvers, Hambourg, le modèle hanséatique d'une ville forte, relativement indépendante et ouverte à des traditions commerciales correspond bien à ce schéma.

L'évolution de régie tend à une plus grande autonomie vis-à-vis de la ville. A Anvers par exemple la régie est devenue depuis 1997, une entreprise portuaire autonome, c-à-dire une société anonyme dont la ville d'Anvers est le seul actionnaire.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

e. Office national

Cette forme de holding national assure une coordination des investissements portuaires au niveau national, opté par plusieurs pays, notamment c'est le cas de l'Espagne avec Puertos de Estados. Pour quelques pays, la banque mondiale a engagé au cours des années 1950-1960 des offices portuaires nationaux tel que : au Yémen, au Tunisie, au Brésil, et au Pérou.

La Tunisie est l'un des exemples réussis de l'office national.

En Amérique latine, tant au Brésil qu'en Colombie ou au Chili, des offices nationaux ont été remplacés par des sociétés portuaires locales.

1.2.3. Les typologies des ports algériens

Ces dernières décennies, les ports ont connus de véritable mutation on ce qui concerne : l'augmentation de la taille des navires, l'apparition de l'unitisation des charges, et la spécialisation.

Les ports algériens sont classés dans la catégorie des ports traditionnels en regardant l'état de leurs infrastructures.

Quant au critère liés au trafic, il met en évidence une spécialisation par ports, ou le classement ne reflètent pas exactement l'activité des ports car la valeur ajoutée à la marchandise (cout du transport plus élevé) au cours de son passage dans les ports, varie en fonction de la nature de la marchandise et des opérations qui lui sont afférents.

Par ce critère, les typologies des ports sont comme suit :

- (08) huit ports à prédominance de trafic de marchandise généralement il s'agit des ports de : Alger, Delles, Mostaganem, Annaba, Djendjen, Ténès et Ghazaouet.
- (03) trois ports mixtes : port de Bejaia, Arzew et Skikda (ancien port).
- (02) deux ports spécialisés dans les hydrocarbures : Bethioua et Skikda (nouveau port).

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

2. Evolution du système portuaire en Algérie

2.1. Le système portuaire en Algérie

L'activité portuaire englobe toutes les activités liée à la réception des navires, leurs chargements, leurs déchargements, le stockage des marchandises, les moyens de transports terrestre pour l'évacuation des marchandises.

Les approches sur les ports maritimes repose sur une base méthodologique de réparation navale liée à la fonction portuaire, ce compose de (03) trois volet : l'arrière-pays, le port et l'avant-pays qui englobe tous les facteurs de causalité qui désigne les trafics.

L'intégration de ces trois composants permet de définir l'équation des couts de circulation, et d'aboutir à la chaine la moins couteuse. Pour déterminer les ports de types moyens trois critères sont on ordre :

Quantitatif, repose sur la base de volume de trafic. Qualitatif, liée à la nature du trafic, richesse crée par le port et spatiale rayonnement du port à travers sont arrière-pays.

Cependant en Algérie, le critère qualitatifs, montre que le trio Alger, Mostaganem et Annaba fait partie de la catégorie des moyens ports, ayant un rôle régionale, en ce qui concerne les ports pétroliers de Arzew, Skikda et Bejaia leurs rôle est international, mais les marchandises n'ont pas la même valeur et ne crée pas les mêmes richesses dans l'économie portuaire.

Pour les ports algériens, la transcription spatiale affirme qu'ils sont des moyens ports caractérisés par un réseau maritime lâche, la présence d'un nombre limité d'armement en arrière-pays en grappe.

Cependant, de fait que l'Algérie est un pays socialiste, le critère centralisateur politique et économique domine le secteur des transports, cela fait que le port d'Alger est le siège des sociétés nationales, rythme la vie du pays, causé par le monopole et le contrôle de la bureaucratie. Dans ce cas là les grappes ne sont pas liée iniquement au réseau de transport, mais aussi au monopole de l'état sur le commerce extérieurs, et les opérations d'importation et d'exportation sont pas liées au fuite de trafic, mais aussi sont organiser par les pouvoirs publiques et le port national à l'opposé des ports des pays à l'économie libérale, les ports algérien évoluent dans un contexte déférent , ils sont complémentaires entre eux au lieu d'êtres concurrent , en Algérie cette équation ne peut pas aider n'est dans le choix des ports,

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

n'est dans l'amélioration des politiques commerciale. Alors l'équation des ports et celui de l'arrière-pays ne sont pas capables de saisir les opportunités offertes par les flottes de l'horizon marin, c'est ce qui explique le dysfonctionnement de la chaîne de transports en Algérie.

En effet, il n'existe pas des conditions objectives aux ports algériens, une possibilité de choix pour la détermination de leur impulsion océanique, et continentale ; le monopole de l'état sur le commerce extérieur présente des limites au réseau du transport terrestre.

Il apparaît que l'application de la méthodologie optée à ces limites ne peut être fiable que pour les ports des pays développés qui sont capable d'opter une politique de conquête de marché et dans le cadre d'une concurrence interportuaire.

2.2. L'évolution de l'organisation portuaire en Algérie

Depuis l'indépendance en 1962, le système portuaire en Algérie à expérimenter plusieurs modes d'organisation de ces activités. L'analyse de la législation et de la réglementation algérienne est précisée à la parution des décrets :

- N°63-442 du 05 novembre 1963 définissant le régime spécial des ports autonomes.
- N°63-443 du 09 novembre 1963 pour l'application du décret définissant les régimes spéciaux des ports autonomes.

L'organisation des ports algériens à passé par cinq (05) phases :

❖ La première phase

Se caractérise principalement par une séparation nette des fonctions d'investissements infrastructurels des missions proprement commerciales. Deux intervenants sont présents au niveau des ports :

- le ministère des travaux publics pour l'aspect lié à l'entretien des infrastructures et superstructures portuaires.
- la chambre de commerce concessionnaire et leur membre pour les missions de gestion et de l'exploitation.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

A partir de l'année 1967 les activités de manutention et d'acconage ont été dévolues à la Compagnie National Algérien de Navigation CNAN.³¹

❖ La deuxième phase

Elle approfondit l'approche dans plusieurs directions par le nom amalgame des grands ports. Dans la première catégorie et dans le prolongement des décrets n° 63-442 et n°63-443 du 1963, tel que les ports autonomes d'Alger par le décret n °62-268 du 12 mars instituant le régime d'autonomie, le port de Mostaganem par le décret n°63-445 du 09 novembre et le port autonome de Annaba, la deuxième catégorie constitué des autres ports relevant de la chambre de commerce et du ministère des travaux publics qui confère aux ports autonome le statut d'établissement public.

En 1971, un Office National des Ports ONP à été crée pour objet principale de la centralisation des décisions en matière de gestion et de développement des ports à l'échèle national. Cet office à été supprimé en 1982.

❖ La troisième phase

C'est à l'aire de l'ordonnance n°75-40 du 17 juin 1975 qui porte sur l'organisation des séjours de marchandise dans les ports, dont les textes d'application n'ont jamais connu le jour.

Durant cette phase à été crée la Société National de Manutention et d'Acconage SONAMA qui avait le monopole des activités d'acconages et de manutentions, qui sont rattachée à la compagnie algérien de navigation, et quant aux activités de remorquage est une structure rattaché à la compagnie national algérien de navigation CNAN.

❖ La quatrième phase

Cette phase est caractérisée par un slogan « mettre un terme à la rupture de la chaine de transports », ou la notion de responsabilité qui s'inscrit dans le cadre de la politique de restrictions des entreprises, le secteur portuaire est orientée vers le regroupement des activités.

Cette phase à durée de 1982 à 1989, couverte par le décret n° 82-283 du 14 avril 1982 portant la création des entreprise portuaires d'Annaba, Skikda, Bejaia, Alger, Oran, Arzew,

³¹ L'ordonnance 69-05 du 17 juin 1969 réserve le monopole des activités d'affrètements des navires et des transports.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

Mostaganem, Ghazaouet, des entreprises sont vu confier au missions qui étaient auparavant exercées par trois sociétés : l'Office National des Ports , la Société National de Manutention et d'Acconage, la Compagnie National Algérien de Navigation (CNAC) .

Le passage des entreprises à l'autonomie été en 1989, l'organisation de l'ensemble des ports de commerce repose sur dix (10) entreprises portuaire dresser en Entreprise Publique Economique EPE, société par action SPA et toutes issues de la restriction économique de 1982.

❖ La cinquième phase

Cette phase est caractérisée par la mise en œuvre effective des lois sur l'autonomie spécialement :

- La loi 88-01 du 12 janvier 1988 portant la loi d'orientation des entreprises publiques économiques (EPE), et énonce les principes généraux régissant leur fonctionnement.
- La loi 88-02 du 12 janvier 1988 relative aux fonds de participation, cette loi prévoit des modalités de mise en œuvre des plans et du suivi de l'évolution économique et social.

3. Les réformes en cours

Plusieurs réformes ont été apportées ay secteurs des transports avec la loi 98-05 portant le nouveau code maritime, sui visent principalement à ³² :

- L'amélioration des performances en modernisant l'organisation des méthodes et technologies dans les opérations portuaires.
- L'adaptation rapide de l'offre de service portuaire aux besoins de l'économie, sur le plan de la qualité et de la compétitivité, de façon à réduire les couts directs et indirects de transports.
- L'amélioration de la compétitivité des chargeurs algériens est une meilleure contribution au développement de l'économie nationale.
- L'insertion du secteur dans la logique de respecter des standards internationaux et ce à tous les niveaux et notamment de l'exploitation et de la gestion ainsi que la sécurité et l'environnement etc.³³

³² Loi no 98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance no 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

Le schéma organisationnel retenu propose la séparation entre les missions de services publics et les activités commerciales susceptibles d'être ouvertes à la concurrence. Ainsi l'état s'assure de l'ensemble des moyens pour atteindre les objectifs assignés pour le secteur portuaire et induits par l'exigence de la compétitivité de la filière portuaire.

La réforme portuaire s'appuie sur un encadrement juridique d'un nouveau dispositif législatif constitué par la loi 98-05 portant code maritime.

Cet instrument législatif, en définissant les ports et les principales fonctions associées à l'activité portuaire, a précisé leurs attributions et domaines d'intervention d'une part et a consacré d'autre part, à travers certains principes fondamentaux.

En effet les textes réglementaires n°199-200/201/202 promulgués le 18 Aout 1999 portant le « statut-type et création de trois autorités portuaires régionales Est, Centre, West ». Ainsi la stratégie optée pour l'ouverture du secteur de l'exploitation, la participation d'autres opérateurs devant intervenir dans un régime d'autorisation concession et autres, assorti d'un cahier des charges devra être adaptés au niveau de chaque port, étant entendu que la compétition qui est un atout ne doit pas intervenir au détriment de l'intérêt général³⁴.

Malgré les tentatives entreprises par la réglementation et de l'organisation, le système portuaire n'a pas connu un véritable développement atteint par ces concurrents des pays méditerranéens, qui ont dépassé le champ des ports algériens grâce à leurs dispositifs et des pratiques des gouvernances plus efficaces, l'avancement technique en matières de transports maritimes a permis aux ports algériens d'atteindre une certaine évolution, mais restent toujours faibles par rapport aux capacités logistiques, aux nouvelles exigences technologiques et managériales.

Jusqu'en 2009, le dispositif législatif et réglementaire n'a pas été mis en vigueur, à l'exception de quelques actes réglementaires qui sont pris en considération, en particulier ceux relatifs aux conditions et modalités d'exercice des activités de remorquage, de manutention, et d'acconage dans les ports selon Abdelkader Boumsila, cette période est marquée par deux principaux éléments :

- ✓ Les entreprises portuaires algériennes se servent par des outils d'exploitation pas assez modernes, et des instruments de gestion traditionnels.

³³ Code maritime algérien, décret n°199-200/201/202 promulgué le 18 Aout 1999, portant respectivement statut-type et création portuaire régionale Est-Centre-West.

³⁴ Op-cit décret n°199-200/201/202, code maritime algérien.

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

- ✓ Par contre quelque point de changement a apparus à la fin des années 200, spécifiquement la multiplication des concessions à société de gestion de terminaux aux hydrocarbures, à Bejaia méditerranéen (BMT) et par la suite qu'au partenariat avec l'établissement de l'Emirat de Dubaï (DWPorts).

Chapitre I : La participation des ports dans le développement du commerce extérieur

Conclusion

Le commerce extérieur en Algérie dépend principalement des exportations des hydrocarbures, qui présentent 93% du PIB de l'Algérie.

La libéralisation du commerce extérieur s'est débuté avec l'engagement vers la suppression du monopole de l'état sur les opérations commerciales. L'ouverture commerciale et l'économie de l'Algérie s'est caractérisé par deux engagements internationaux, l'accord d'association avec l'UE et la volonté de l'adhésion à l'OMC.

Dans ce contexte l'accord d'association avec l'UE à instauré une zone de libre échanges qui consiste à la suppression des droits et taxes sur le territoire douanière des pays membre, cela à fait que les pays de l'UE est le principal partenariat de l'Algérie des échanges commerciaux, entre outre, l'adhésion de l'Algérie à l'OMC reste qu'une volonté, mais qui n'est pas encore réalisé jusqu'à nos jours.

Les ports jouent un rôle prépondérant dans l'économie, ils ont dépassé leur rôle traditionnel de transbordement de marchandises pour être un maillon intégré dans la chaîne logistique portuaire.

Chapitre 02 : la logistique portuaire

Introduction

La chaîne logistique occupe une place très importante dans l'organisation et la gestion de l'ensemble des activités mise en œuvre pour assurer la coordination des opérations effectuées par les différentes fonctions de l'entreprise portuaire.

En effet, l'objectif est la réalisation d'économies d'échelle et à la maîtrise du temps, incitant les industries maritimes à se doter de navires et de terminaux à conteneurs un nouveau contexte maritime permet d'optimiser et de maîtriser les mouvements et flux de conteneurs.

Dans ce chapitre nous allons présenter des généralités sur la logistique portuaire et ce en abordant les trois points suivants :

- La première section portera la présentation du concept de la logistique, les différentes définitions apporter a ce système, ses types ainsi ses enjeux.
- La deuxième section sera consacré a la explique la chaine logistique portuaire ses différents types ainsi à présenter la communauté portuaire, la gestion des différents équipements et relations au sien des ports
- La troisième section traitera l'apparition du concept de conteneurisation et son importance dans le développement de transport de marchandise ainsi que le rôle des terminaux à conteneur dans la facilitation des opérations de la logistique portuaire

La section 01 : généralité sur la chaîne logistique

L'origine de mot logistique est issue du grée, dans son sens le plus courant la logistique désigne « la partie de l'art militaire ayant trait au problème de ravitaillement et des transports des armée ».

La logistique est devenue une de clés essentielles pour assurer compétitivité des entreprise et sa fonction concerne l'ensemble des domaines qui touchent aux flux physiques, aux flux d'informations est aux flux de décision.

En effet elle concerne tout maillions qui communiquent avec l'entreprise on parle alors de la chaîne logistique « supply chain».

I. La chaîne logistique

La logistique renvoie à une conception de l'organisation en termes de processus, c-à-dire un enchainement d'opération orientée vers un but de concept de la logistique prend plusieurs définitions

1. Définition de la logistique

La première définition qui à date de 1948 a été formulé par la Comité de définition de l'American Marketing Association : « la logistique concerne le mouvement et la manutention des marchandises du point de production au point de la consommation ou utilisation »¹.

Pour l'association des logisticiens d'entreprise (ASLOG), défini la logistique comme étant l'art et la manière de mettre à disposition un moindre coût et avec la meilleurs quantité »²

La logistique comprend donc l'ensemble des activités destinées à assurer la bonne coordination entre la demande et l'offre. Elle gère aussi bien des flux de produits et de matières que flux d'information relatifs à une activité.

La fonction logistique occupe une place de plus en plus importante au sein des organisations de elle assure au moindre coût la coordination de l'offre et de la demande, aux

¹ <https://ma-logistique.ma/la-logistique.html> consulté le 10/08/2020

² <https://www.faq-logistique.com/Logistique.htm> consulté le 10/08/2020.

plan stratégique et tactique, ainsi que elle entretien à long terme la qualité des rapports entre client et fournisseurs qui la concerne, elle consiste à³ :

- la gestion économique de la production en supprimant les ruptures de stocks conteuses, grâce à une information constante sur l'état de marché.
- réduire les couts de stockage grâce à la circulation accéléré des marchandises.
- la surveillance et l'amélioration de la qualité de la chaîne qui relire le producteur au consommateur dans les meilleures conditions et avec le moindre coût.

2. Les types de la logistique

Les principes fonctions de la logistique est le transport, le stockage et la manutention

Dans les entreprise à tend à étendre son domaine en amont vers la gestion l'échât et l'approvisionnement, en aval vers la gestion commercial et la distribution en distingue plusieurs types de la logistique qui défèrent selon leur objectif leur méthode :

2.1.Logistique d'approvisionnement

Qui permet d'amener dans les usines des produits de base, les composants et sons ensemble nécessaire à la production.

2.2.Logistique d'approvisionnement générale

Permet d'apporter à des entreprises de service ou des administrations les produits divers nécessaires pour leurs activités.

2.3.Logistique de produit

Concerne la circulation de la matière et composantes nécessaire dans le réseau de fabrication et la planification de la production tend à absorber la gestion de la production.

2.4.logistique de distribution

La logistique de distribution consiste à apporter au consommateur final, soit dans les grandes surfaces commerciales soit chez lui en vents à distance les produit dont il a besoin.

³ <https://www.lecoindesentrepreneurs.fr/logistique-entreprise/consulté> le 10/08/2020.

2.5. Logistique militaire

Visé à transporter un théâtre d'opération les forces et tout ce qui concerne la mise œuvre opérationnelle et leur soutien.

2.6. Logistique de soutien :

Consiste à organiser tout se qui est nécessaire pour maintenir en opération des système complexes, y compris à travers des activités de maintenance, ce type est apparue chez les militaires, mais il à étendue à d'autre secteurs tel que : aéronautique, énergie, industriel ... etc.

2.7. Logistique dits après vente :

Ce concept de logistique est très proche de la logistique de soutien exercer dans le cadre marchand de vendeur, le pilotage de cette activité appeler aussi « management de service ».

Cependant, cette forme de logistique de soutien tend plus en plus d'être exercé par des spécialistes du soutien, différents du fabricant et de l'utilisateur et dits « Third Party Maintenance »

2.8. Des services logistiques

Se dit aussi « logistique à l'envers » ou « logistique des retours », consiste ou opérations de reprendre des produit renvoyer par le client ou les produit pour la réparer, ou encore pour le traitement des déchets industriel, emballages, produit inutilisables.

Une distinction ce fait dans ce cas la de deux catégories de la logistique , d'une part la logistique correspond au flux de production distribution ses caractéristiques est liées plus aux technique de gestion de la production et aux technique de vête et de marketing , et d'autres parts la logistique de soutien pliée à des méthodes de maintenance et de gestion de rechanges, cette logistique est plus particulièrement développer dans le domaine militaire ou ce lui de maintenance des équipements techniques.

3. Les enjeux de la logistique

La logistique constitue un enjeu de taille pour l'entreprise aujourd'hui, la performance et même la survie de l'entreprise dépendent de la maîtrise du processus logistique elle conditionne⁴

3.1.La croissance de l'entreprise

La stratégie implique une bonne maîtrise des problèmes logistiques

3.2.La maîtrise des coûts

Par la meilleure connaissance de l'ensemble des coûts qui sont introduits depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'à l'après-vente, et avec la mise en place d'une stratégie logistique intégrée qui permet d'améliorer le délai de livraison, de réduire les taux d'indisponibilité tout en diminuant les coûts.

3.3.La possibilité d'externalisation de l'entreprise

L'analyse logistique permet à l'entreprise de se recentrer sur sa fonction principale en confiant certaines opérations à des spécialistes (exemple de sous-traitance).

3.4.La normalisation des produits et des processus de gestion

L'optimisation des flux implique l'établissement de normes (standardisation de certains composants et produit norme de coûts...)

3.5.La diversification de l'entreprise

La maîtrise de la chaîne logistique permet à l'entreprise d'élargir la gamme de ses activités.

3.6.La flexibilité et l'adaptation de l'entreprise

Grâce à une souplesse obtenue dans la distribution amont et aval, avec une bonne maîtrise de la gestion des transports et du stockage.

⁴ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Gestion-flux-logistiques.htm> consulté le 15/08/2020.

4. les différents types de flux logistique

Dans l'espace on distingue deux catégories des flux logistique : flux logistique externe et flux logistique interne.

4.1.Flux logistique internes

Dits aussi flux de production, concerne la circulation des matières et composants dans le réseau de fabrication, sont constitués par la chaîne des opérations de transformation, d'usinage, de manutention et de stockage intermédiaire.

4.2.flux logistique externes

Ils recouvrent les flux d'approvisionnements en amont et le flux de distribution on flux aval :

- **flux d'approvisionnements ou flux amont**

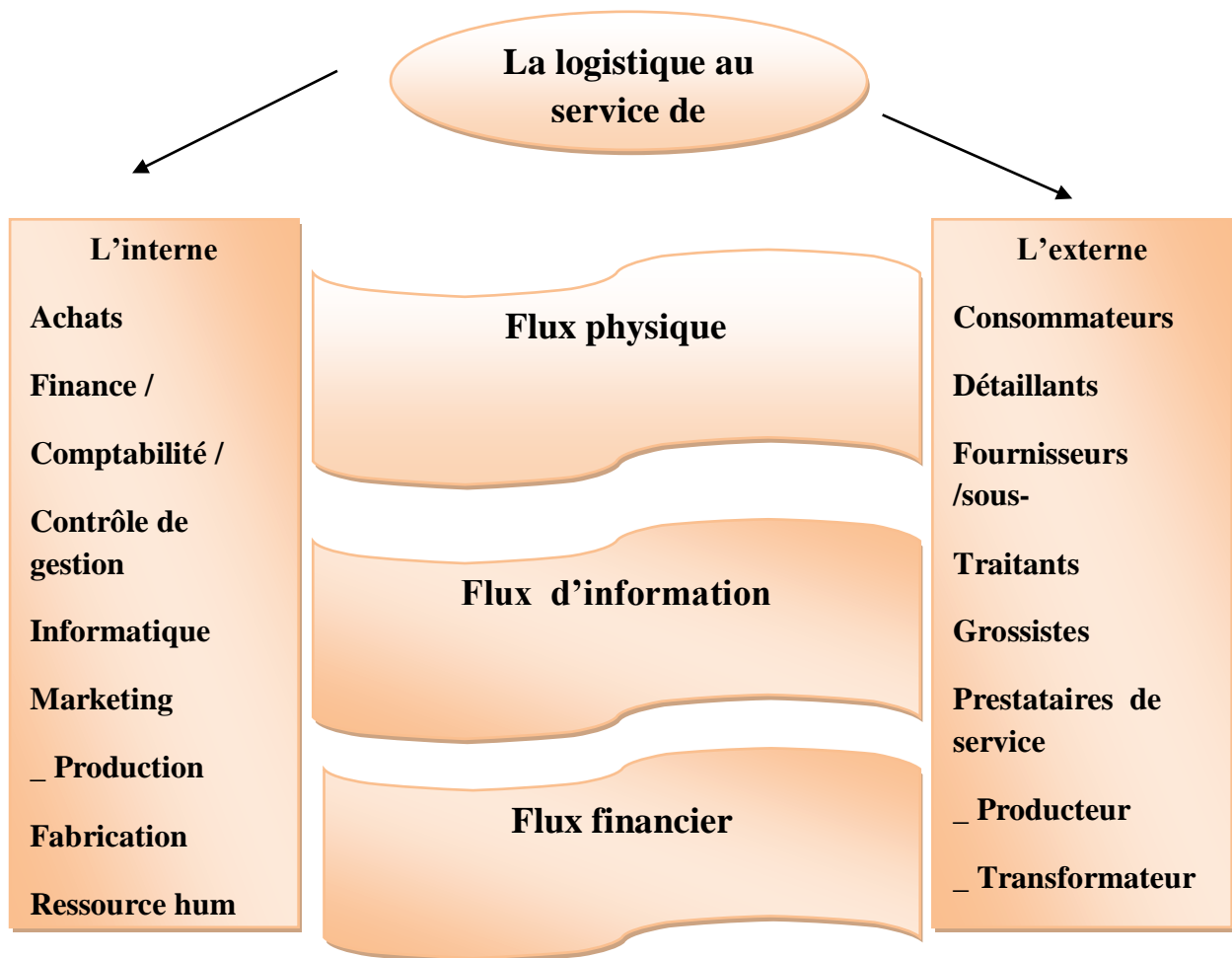
Circulation des matières et consommable de par de magasin du fournisseur jusqu'au magasin de client.

- **flux distribution on aval**

Circulation des produits finis ou semi finis de l'entrepôt de l'entreprise jusqu'à celui d'une autre entreprise cliente de production ou consommateur ou de commerce.

Les flux logistique externe sont tous constitués par une chaîne d'opération d'emballage de manutention, de transport et de stockage.

Figure n°01 : explication des flux logistiques physique, informationnels et financiers



Source : Joëlle Morana, de la logistique au supply chain management (SCM), e-theque-167 rue Jean Jaurès-59264 Onnaing, 2003, p17.

II. la chaîne logistique

La chaîne logistique est un champ d'étude important qui a donné lieu à une littérature très nombreuse.

1. Définition de la chaîne logistique

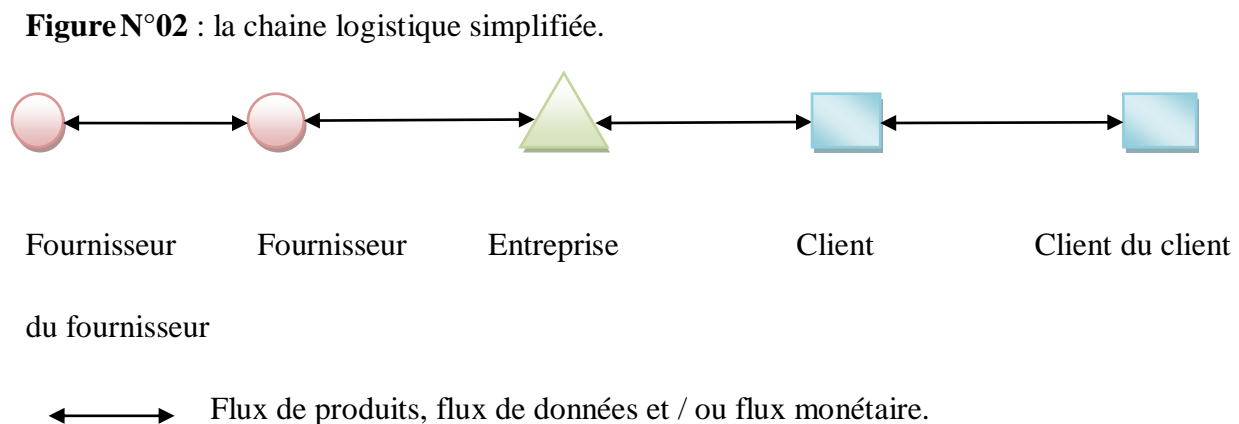
Il n'y a pas une définition universelle, plusieurs définitions ont été accordées pour la chaîne logistique.

Dans la définition de la norme AFNOR (norme X 50-600), la logistique est une fonction "dont la finalité est la satisfaction des besoins exprimés ou latents, aux meilleures

conditions économiques pour l'entreprise et pour un niveau de service déterminé. Les besoins sont de nature interne (approvisionnement de biens et de services pour assurer le fonctionnement de l'entreprise) ou externe (satisfaction des clients). La logistique fait appel à plusieurs métiers et savoir-faire qui concourent à la gestion et à la maîtrise des flux physiques et d'informations ainsi que des moyens"⁵

En finale une premier définition de chaine logistique « la chaine logistique est une réseau d'installations qui assure les fonctions d'approvisionnement en matières premier de transformation de ces matières premières en composants puis en composants puis en produit finis , et de distribution de produit finis ver le client »⁶

La chaine logistique est présenter comme une chaine qui relire entre fournisseurs du fournisseur et client du client (la figure suivant).



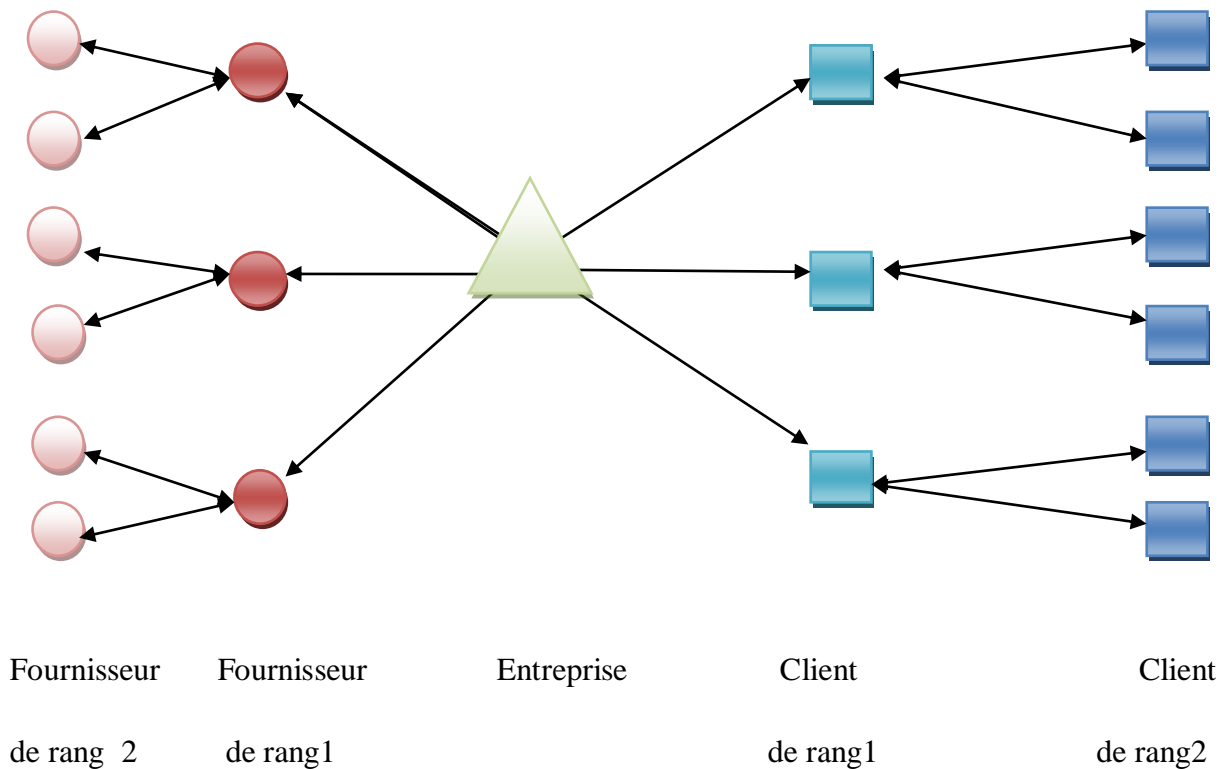
Source : EL Hassani I. (2014). « Système d'information logistique », Article, Ecole Nationale Supérieure d'Electricité et de Mécanique.

En réalité la chaine logistique constituée en réseau complexe d'organisation comme s'est présents dans la figure précédente en manière simplifié, la figure suivante représente chaine logistique complexe.

⁵ http://theses.univ-lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2006.buzon_l&part=109136 consulté le 5/08/2020.

⁶ MOULOUA Z, Ordonnancements coopératifs pour les chaînes logistiques, thèse de Doctorat de l'Institut National Polytechnique de Lorraine (Spécialité Informatique), 2007. Disponible sur le site http://docnum.univ-lorraine.fr/public/INPL/2007_MOULOUA_Z.pdf consulté 15/08/2020.

Figure N°03 : la chaine logistique complexe



↔ Flux de produit, flux de données et / ou flux monétaire.

Source : EL Hassani I. (2014). « Système d'information logistique », Article, Ecole Nationale Supérieure d'Electricité et de Mécanique.

De ce fait on constate deux courants de la définition de la chaine logistique on supply chain : la supply chain intra-organisationnelle et la supply chain inter-organisationnelle⁷.

2. La supply chain intra-organisationnelle

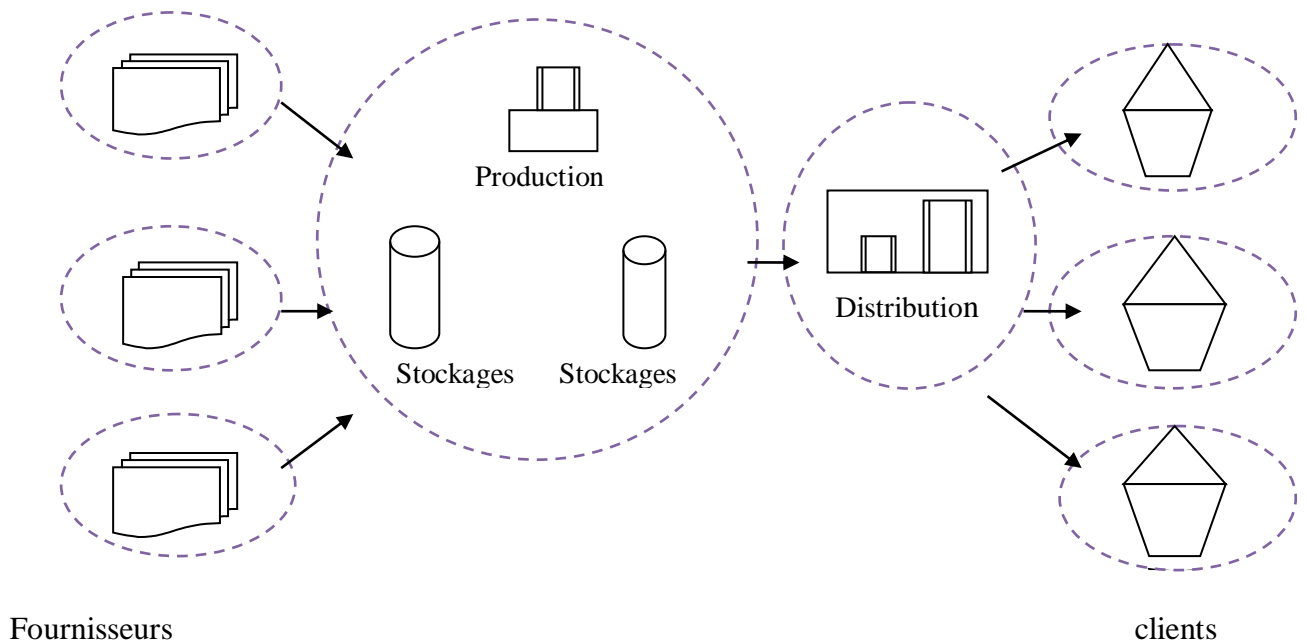
C'est une approche qui caractérise les grandes compagnies ayant des sites localisés dans différents pays on plusieurs site qui se localisent dans le même pays .a ce titre l'entreprise constitue une succession de fonction qui pouvant être assimilé à une chaine logistique de fonction ou chaine logistique interne.

Pour cela plusieurs définition ont apporté à ce concept, on cite : « la supply chaine locale se construit entre les déférents ateliers d'une même usine par exemple, ces atelier pouvant être chacun client et fournisseurs les uns des autre (emry1997) ».

⁷ _VIMIAO W, « étude d'un projet innovant au sien de la SUPPLY CHAIN : cas de Schneider Electric », thèse de DOCTORAT,UNIVERCITE DE GRINOBE , science de gestion, janvier 2012.

En effet, la supply chain constitue une chaîne ou sont liés l'ensemble des intervenants d'entreprises qui assurent les fonctions d'approvisionnement en matières premières de transformation de ces matières premières en composants puis en produits finis, et de distribution de produits finis vers les points de vente ou vers les clients finaux.

Figure N° 04 : Représentation de la Supply Chain intra-organisationnelle.



Source : Wang Y. (2012), « Etude d'un projet innovant au sein de la Supply chain », Université de Grenoble.

Cette optique englobe tous les fonctions concernées directement ou indirectement pour garantir les fonctions d'approvisionnement en matières premières, de les transformer en composants et puis en un produit fini, la distribution de ces derniers au client, afin d'entendre leur demande.

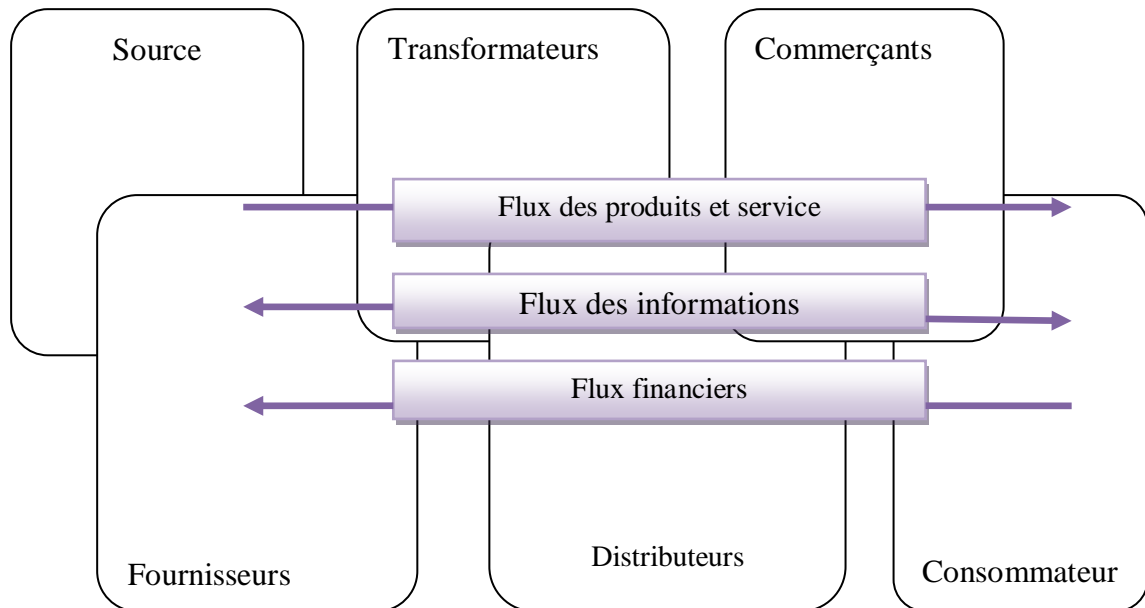
3. La supply Chain inter-organisationnelle

Ou dite aussi étendue, dans ce cadre, la Supply chain regroupe au moins deux organisations juridiquement indépendantes. Spallanzani(2007) indique que « le champ de vision de la supply Chain n'est plus une entreprise mais l'ensemble des acteurs impliqués dans le processus de satisfaction du client l'approche de la supply chain met en valeur la dimension inter-organisationnelle du management »

D'après plusieurs définitions des chercheurs et des professionnels, désigne que la supply chain ou la chaîne logistique est constituée d'une succession de relations clients / fournisseurs.

Les coordinations entre les fonctions sont liées par des flux physiques, flux d'information, et les flux financiers, la figure suivante explique ce composant.

Figure n° 05 : Représentation de la Supply Chain inter-organisationnelle.



Source : T. Kearney est un cabinet de conseil en stratégie situé à Chicago, spécialisé sur des problématiques stratégiques et de management de direction générale.

L'idée de coordonner par les flux, est l'utilisation d'information partagée qui permet une gestion horizontale, c'est une collaboration inter-organisationnelle.

2. les enjeux de la chaîne logistique⁸

Les théories traditionnelles sont complexifiées au développement de la concurrence mondiale, elles sont dominées par le prix ou la différenciation, et puis être leader dans tous les domaines : prix, qualité, délais, flexibilité, niveau de service.

⁸ BENCHAIRA S, « management et suivi de la performance de la chaîne logistique portuaire : cas des ports de Casablanca », diplôme de cycle des études supérieures spécialisés management portuaire et maritimes, 2006-2007, p 38.

2.1.Prix/coût

Les producteurs s'obligent à améliorer régulièrement leur productivité a cause d'une pression sur les prix, et à revoir leur organisation industriel pour agir sur tous les coûts induites, qu'ils soient directs usines (coût de la main d'œuvre, machines...), ou indirects usines ou des frais généraux.

2.2.Qualité des produits

La qualité ne représente plus une mesure de compétitivité, l'unité de mesure utilisée reflète bien les progrès réalisées dans ce domaine et donc s'est plus une question de niveau de qualités mais plutôt du coût pour y parvenir.

2.3.Flexibilité

On parle de la capacité pour des variations de la demande, qui se présente en deux aspects :

- Volume : qui indique la capacité de l'entreprise de maintenir aux variations de la demande en quantité.
- Mix-produit : précise les délais nécessaire lorsqu'on à prévu de fabriquer un produit ou une séquence de produits différents, pour modifier son plan de fabrication, réorganiser son processus et passé à un autre article.

2.4.Le délai

Le délai présente le temps s'écoulant entre la demande du client et la réception de son produit commandé. Pour l'utilisateur est perçu comme étant le temps entre la constatation du besoin et le moment de l'utilisation. Cet écart intègre plusieurs opérations celles réalisées par des fournisseurs (préparation des commandes, expédition...), et d'autre tâche interne (constatation du besoin, contrat avec des services achats, passation de commande, puis réception et contrôle).

2.5.Le niveau de service

En entant parle le niveau de service la probabilité de satisfaire la demande dans un délai fixé, mais dans son application plusieurs difficulté en particuliers dans le choix des variables.

Ajoutant au critère traditionnel (prix, qualité, niveau de service, flexibilité) récemment il existe les risques et le potentiel de progrès.

2.6. Les risques

Les niveaux de risque est s'avère l'un des de indicateurs suivi par les entreprises elles-mêmes, mais aussi pour la société cliente, dans le cadre de la sélection et de l'audit de ses fournisseurs, et aussi les risques potentiels externes provenant du marché, de la concurrence, des charges, de la législation, etc. et d'autres risques interne liées l'organisation, la technologie utilisée, le niveau de la main d'œuvre, la gamme de produits et son renouvellement.

2.7. Le potentiel de progrès

Le potentiel dépend des éléments objectifs et subjectifs, qui permettent de définir la possibilité d'améliorer la performance de l'entreprise tels que : climats sociales, âge du personnel, organisation en ateliers technologiques, communication dans l'entreprise, existence de groupe de travail...etc.

3. la gestion de la chaîne logistique

selon Emery (1997), le concept de la chaîne logistique assure en principale vocation de faire prendre en conscience à chaque entité du fait qu'elle s'inscrit dans un flux qui la dépasse, et avec un environnement qui se constitue de trois pôles, les fournisseurs, les clients, et les conditions pour ses opérations interne.

Cette conscience à fait également émerger de nouveaux besoins en terme d'intégration d'entreprise et de coordination des flux de matières, d'informations et des flux financières pour mieux satisfaire ces besoins des outils et des méthodologies sont mis en place et fait l'apparition du Supply Chain management ou la gestion de la chaîne logistique.

3.1. Définition

Dans ce cadre plusieurs définitions ont été récentes depuis son apparence en 1982 à nos jours, on désigne celle-ci :

[Sim chi-Levi et Al] définit la gestion de la chaîne logistique comme suit : « la gestion de la chaîne logistique est un ensemble d'approches utilisée pour intégrer efficacement les fournisseurs, les producteurs, les distributeurs de manière à ce que la marchandise soit

produite est distribuée à la bonne quantité, au bon endroit et au bon moment dans le but de minimiser les coûts et d'assurer le niveau de service requis par le client »⁹

Selon [le Supply Chain Conseil en 2000] la gestion de la chaîne logistique est « gérer l'offre et la demande, approvisionner les matières premières et les composants, fabriquer et assembler, entreposer et suivre les stocks, gérer les commandes, les distribuer à travers tous les canaux jusqu'à la livraison au client »¹⁰

[HUGOS, 2003] donne la définition suivante : « le Supply Chain management est la coordination de la production, du stockage, de la localisation, et des transports à travers tous les participants à la chaîne logistique a fin d'avoir la meilleure combinaison de réactivité et d'efficacité par rapport au marché desservir ». ¹¹

De ces définitions on conclut que le supply chain management désigne le processus qui intègre toutes les fonctions de la chaîne logistique, et avec une vision globale des choses, c'est-à-dire qu'il voit le tout comme une seule entité même s'il s'agit d'une organisation hétérogène juridiquement.

L'intégration dans un même système de toutes ces fonctions conduit à une optimisation tout au long de la chaîne même si certaines fonctions présentent des objectifs différents, en exemple pour avoir une meilleure qualité de service pour les clients il est nécessaire d'avoir un niveau de stock important, alors que pour réduire les coûts opérationnels il faut réduire les quantités en stock. L'une des mesures de l'efficacité d'un système de management de la supply chain est de trouver un compromis pour une optimisation simultanée de qualité de service et des coûts opérationnels internes.

3.2. Les enjeux de l'optimisation de la chaîne logistique

La gestion de la chaîne logistique est apparue comme un axe de rationalisation essentiel de l'activité des entreprises, pour certains leurs avantages concurrentiels s'est construits par leurs savoir-faire logistique. Les distributeurs et les industriels pourraient réaliser des économies estimées à travers l'amélioration de leurs performances logistiques, contrairement

⁹ GRATCAP A, MEDAN P, « logistique et Supply Chain management : intégration, collaboration et risque dans la chaîne logistique globale » Dunad 2006, p 19.

¹⁰ MEHRABIKOUSHKI A, (2008), partage d'information dans la chaîne logistique : Evaluation des impacts sur la performance d'une chaîne logistique des modes de collaboration mis en œuvre entre les partenaires et des informations échangées » l'Institut National des Sciences Appliquées de Lyon.

¹¹ MOULOUA Z, op-cit. p19.

l'insuffisantes et les faibles performances par rapports aux standards du secteur d'activités peuvent être fatales.

L'importance stratégique de la fonction logistique se traduit par un rattachement croissant de cette fonction à la direction générale, et non pas à la direction de production ou industriel, la professionnalisation croissante de la fonction logistique est un autre indicateur illustré par l'apparition de la fonction supply chain management dans l'entreprise, destiné pour l'optimisation de l'ensemble des flux logistiques de l'entreprise, cela fait une certaine différenciation entre les acteurs de pilotage des flux et les acteurs du gestion de la chaîne logistique opérationnelle des activités logistique.

Les objectifs des démarches d'amélioration de la gestion de la chaîne logistique sont plusieurs :

- Pour les distributeurs : ils bénéficient de l'augmentation de la disponibilité des produits pou les consommateurs avec une diminution du niveau de stock.
- Pou les fournisseurs : ils bénéficient de trois avantages une meilleure gestion de son propre stock de produit finis, la possibilité d'optimisation de son processus de fabrication et la possibilité d'optimiser ses coûts de distribution et ce par une meilleure composition et planning des expéditions.

L'optimisation de la chaîne logistique se traduit par des actions spécifiques dans différents niveaux du fonctionnement des entreprises :

- Avoir une prévision des volumes de vente permet d'anticiper le volume d'activités de l'entreprise pour adopter ses ressources à toute évolution de l'activité.
- Synchroniser des modes opératoires et des informations entre les différentes fonctions de l'entreprise impliqués dans le déroulement de la chaîne logistique.
- Améliorer l'intégration de la chaîne logistique à savoirs les activités de préparations des commandes, de transports et d'entreposage.

Section 02 : la chaîne logistique portuaire

Depuis toujours la de passage portuaire est complexe et exige l'introduction de nombreux intervenants, cela s'explique par la nature et la diversité de ses opérations ainsi le manque d'information nécessaire pour le contrôle de flux de logistique portuaires. C'est donc le réseau qui procure l'efficacité et l'efficience pour les opérations d'un port. Cette section, il

sera question de présenter la chaîne logistique portuaire, ses intervenants et les différentes opérations.

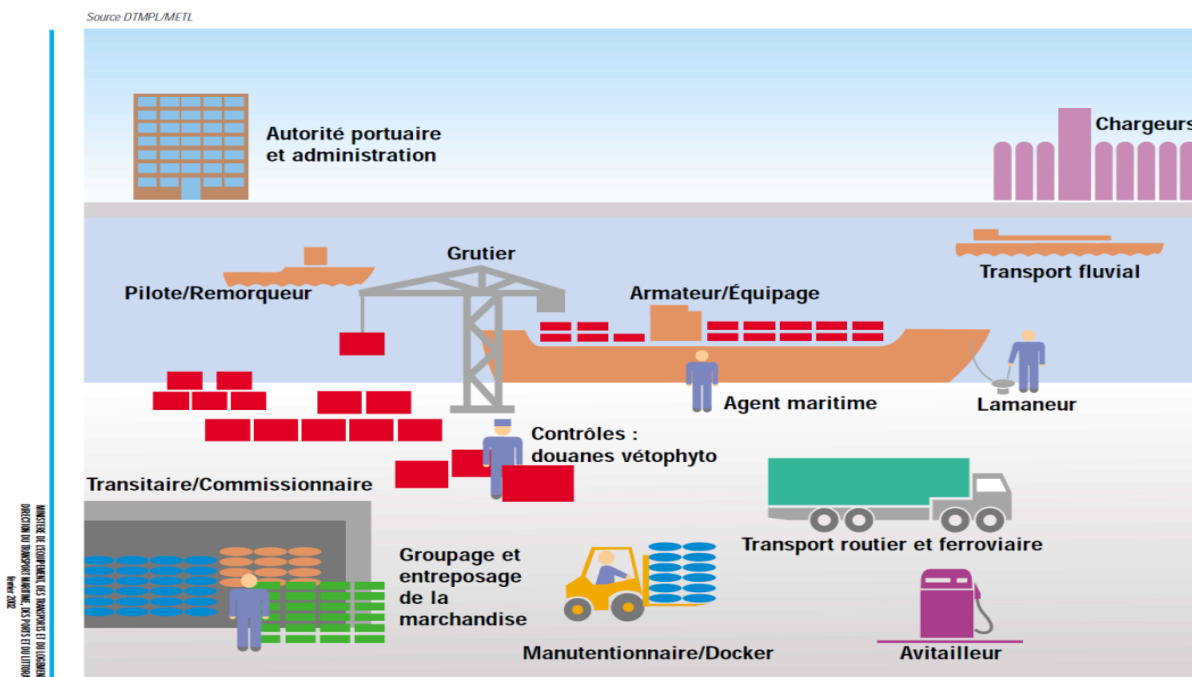
I. La chaîne logistique portuaire

1. Définition

La logistique portuaire désigne l'ensemble des moyens stratégiques et opérationnels qui permet d'optimiser les fonctions intermodale dans la chaîne portuaire, c'est aussi une démarche permettant de faciliter et rendre les opérations d'un port plus rapide¹².

Les entreprises peuvent être situées dans plusieurs sites géographiques, un terminal à conteneur est considéré comme un maillon sensible de la chaîne logistique. La chaîne logistique portuaire est l'ensemble d'entité impliquée directement dans les flux amont et aval des marchandises, la figure suivante montres les différents acteurs de la chaîne logistique portuaire¹³

Figure n°06 : représentation de la communauté portuaire



Source : <http://www.port.fr/pdf-presentation.html>.

¹² AGONSANOU M, « Importance de la logistique dans l'organisation d'un système portuaire: Cas du Port de Cotonou », Ecole Nationale d'Economie Appliquée et de Management Cotonou , Diplôme de Technicien Supérieur 2005, (en ligne) https://www.memoireonline.com/09/09/2668/m_Importance-de-la-logistique-dans-lorganisation-dun-systeme-portuaire-Cas-du-Port-de-Cotono5.html#toc13 .consulté le 15/08/2020.

¹³ Glossaire maritime <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Glossaire-maritime-portuaire.htm> consulté le 15/08/2020.

- Le docker : s'occupe de chargement et déchargement des navires dans les quais.
- Le transporteur interne (inland Transporteur) : assure les services camionnages et de fret tiers, il transporte les conteneurs au niveau du terminal.
- L'opérateur portuaire (port operator) : chargé de contrôle des opérations à l'intérieur du port, c'est toute entité qui traite dans le port, manutentionnaire, compagnie maritime, autorités portuaires...etc. il pourrait être une autorité publique du port.
- Acconier : appeler aussi stevedore concerne l'entrepreneur de manutention qui assure le chargement et le déchargement des navires, et toutes les opérations juridiques et matérielles de déplacement, réception et d'entreposage des marchandises.
- L'armateur : il assure le transport maritime des marchandises c'est le propriétaire, l'exploitant ou l'affréteur du navire ou de conteneur.
- Le consignataire : il est mandaté de son armateur c'est-à-dire il assure la gestion des supports ou unités de transport multimodaux de marchandise, ainsi effectuer les missions confiée par l'armateur.il existe d'autres acteurs qui assurent les services liés à la gestion des navires tel que :
 - Les sociétés d'avitaillements : spécialisées dans le secteur d'activité des services divers rendu principalement aux entreprises.
 - Les sociétés de réparation et de maintenance de conteneurs.
 - Les sociétés de récupération des déchets des navires.

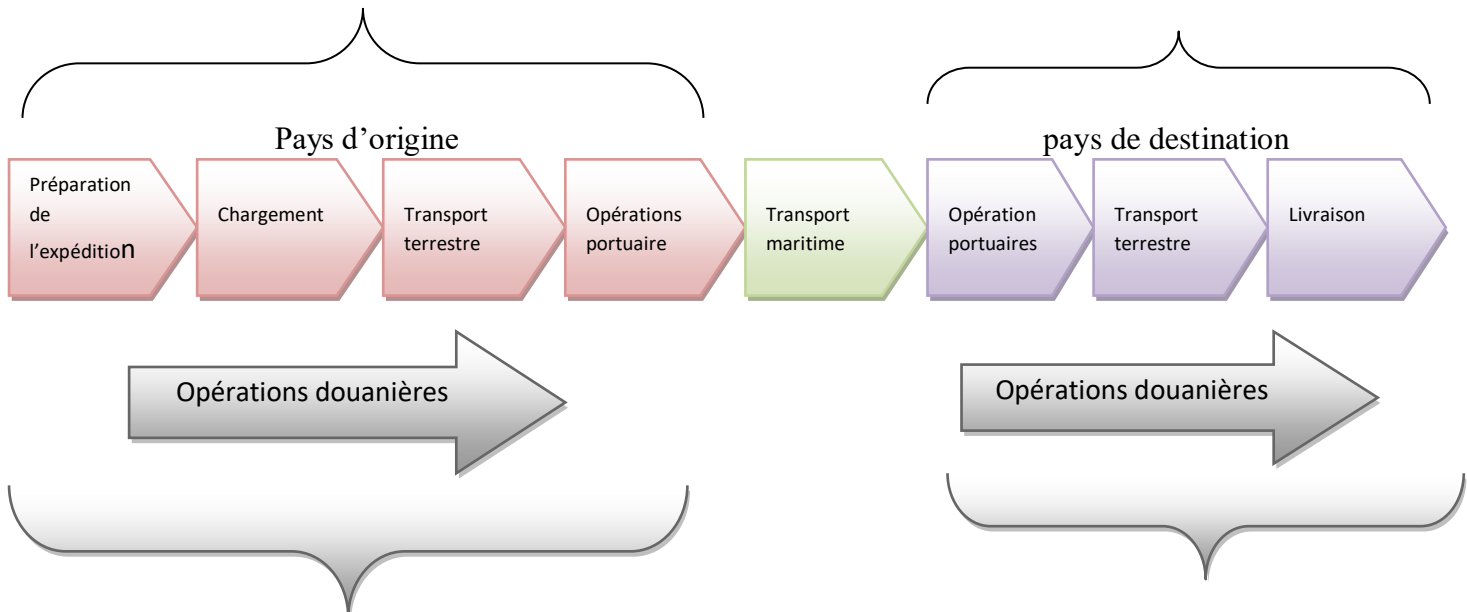
La mission principale des autorités portuaires consiste à gérer tous le port en prenant en compte :

- La gestion des installations portuaire.
- La gestion de l'accueil et de départ des navires.
- Du respect des règlements.

2. Processus de la chaîne logistique portuaire

Un processus est l'ensemble des activités qui s'enchainent logiquement dans le temps a fin d'éteindre un objectif fixé, en transformant des éléments d'entrés en élément de sorties, la chaîne logistique portuaire combine de plusieurs processus dans le but de livrer la marchandise a son client final, la figure suivante résume les processus de pré et post acheminement qui doit être complété.

Figure n°07 : représentation de processus de la chaine logistique portuaire.



Source : BENGHALIA A, « modélisation et évaluation de la performance des terminaux portuaire, thèse de doctorat en informatique/génie logiciel, école doctoral science physique, mathématiques et de l'information pour l'ingénieur, université de havre, 2015, p20.

II. Les différents intervenants et opération de la logistique portuaire

1. Les acteurs de la logistique portuaire

Dans les ports plusieurs opération sont présent et réunie à fin d'optimiser les coûts, les délais (chargement de navires, déchargement maintenions, stockage etc...), et de répondre aux exigences des différents acteurs portuaires. A cet effet, on distingue les déférents acteurs portuaires comme suit

1.1.Les intervenants à caractère financier

a. La banque

C'est un organisur financier, qui met à la disposition de l'importation et exportation les diffèrent moyens et technique de paiement, et assurant le contrôle et la sécurité de transaction commerciale international (les chaque virement, la lettre de change et le billet à ordre, la remise documentaire)

b. Les assurances

Les assurances est une fonction économique dont objectif de et la couverture et d'indemnisation des pertes et dommages survenus aux marchandises, aux navires et aux personnes, grâce à la prise en charge d'un ensemble de risques et à leur compensation moyennement le paiement d'une prime ou cotisation de l'assuré¹⁴.

1.2.Les intervenants à caractère administratifs

a. La douane

Toute marchandise destinée à l'importation ou à l'exportation doit faire l'objet d'une déclaration en douane¹⁵, Pour cela la douane joue un rôle essentiel dans la gestion des affaires publique, tout en contribuant à la propriété générale et la protection de la société .elle représente un instrument de contrôle du commerce extérieur et les politique des échange. Ainsi la douane constitue une source des recettes fiscales¹⁶ (droit et taxes ou quel sont soumise la marchandise, redevances douanière spécifique etc..).

b. La capitainerie

C'est un acteur important de l'autorité portuaire, désigné par un comandant du port qui a pour finalité d'intégrer le navire à l'heur prévue dans le complexe portuaire, en lui effectuant les ressources nécessaire pour l'escale (quai, équipement ...) dans ses conditions optimales.

La capitainerie s'occupe aussi de la sécurité intérieure du port, et chargé d'établir des fils d'attentes selon les fréquentations des installations informé par le consignataire de l'heur d'arrivées du navire, de son tour il informe les autre agents concerné (les pilotes, les remorqueurs, les lamaneurs) de ce fait s'est un service chargé de coordonnée les mouvements des navires dans le port et de la police¹⁷.

1.3. Les intervenants en transport intermodal

a. L'armateur (coter mer)¹⁸

L'armateur est une personne qui équipe et exploite les navires dans un objectif commercial, cette personne arme les navires qui veut dire qu'il le fournit en matériels en

¹⁴ Moulin J, « lexique de gestion », DALLOZ, 6eme édition, Paris, 2003, p19.

¹⁵ Article 84 du code des douanes.

¹⁶ <https://www.douane.gov.dz/spip.php?rubrique22>. Consulté le 18/08/2020.

¹⁷ <http://www.ictc-ghazaouet.com/glossaire.pdf>. Consulté le 18/08/2020.

¹⁸ <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/armateur.html> consulté le 18/08/2020.

ravitaillement de tous ce qui est nécessaire à l'exploitation et l'expédition maritime, ils peuvent être le propriétaire du navire ou l'affréteur (locataire d'un navire).

b. L'agent martine ou consignataire

C'est le représentant de l'armateur qui s'occupe de remplir tout les formalités administratif et de tous les boisons du navire avant son arrivée et lors de son séjour aux ports (remorqueur, pilote, réparations de ses relation avec l'administration martine, etc...) et de besoins de l'équipage¹⁹.

c. Le chargeur (coté terre)

Ce sont les propriétaires ou l'expéditeur de la cargaison du navire ou d'une partie de cette cargaison d'autre terme il s'agit de propriétaire ou l'expéditeur de marchandises, il peut être l'importateur ou l'exportateur selon la nature du contrat commerciale généralement le chargeur n'est pas en contact direct avec l'autorité portuaire, mais il passe par l'intermédiation des différents opérateurs tels que les agents maritimes consignataire, transitaire etc.....

d. Les pilotes maritimes

Le rôle de pilotes maritimes consiste à assister le capitaine en apportant une compétence locale et fournissant un conseil opportun pendant le passage du navire²⁰.

En d'autre termes il a pour finalité de guider les grands navires prés des cotes et à l'approche des ports, donc il offre au capitaine l'aide nécessaire lors du départ, l'arrivés ou des mouvements des navires dans les ports.

e. Les remorqueurs

Les remorqueurs sont des petits bateaux, très puissants et manœuvrant charger de guider, tirer, pousser plus gros bateaux qui sortent et entrent dans les ports et à les amarrer à quai, il constitue un service d'aide des navires dans leurs manouvres portuaire .il existe plusieurs types de remorques requierent chaque rôle à un type de navire différents.

¹⁹ https://www.academia.edu/35111173/Logistique_Portuaire consulté le 18/08/2020.

²⁰ <http://public.pilotes-maritimes.com/le-pilotage-en-france/role-des-pilotes/>. Consulté le 18/08/2020.

f. Les lamaneurs

Consiste aux opérateurs d'assistance à l'amarrage, au désamarrage des navires lors de leurs arrivées, départs et également leur mouvement (chargement de porte à quai) dans les ports.

Se sont des marins spécialisés, qui peuvent fournir d'autres fonctions qui procèdent à l'amarrage, au largage ou au déhalage des navires, comme il peut aussi fournir des compléments d'équipages pour les opérations qui nécessitent une compétence spécifique. La liaison entre la capitainerie, les services du pilotage, du remorquage et les lamaneurs contribuent également à la sécurité des installations portuaires.

g. Les sociétés d'avitaillement et de sautage

Dans les navigations fluvial et maritimes, un avitailleur est un petit bateau équipé destiné à ravitailler en carburant les autres bateaux de plaisance au de commence, et les servir la ou ils sont amarrés.

h. Le transitaire

Les transitaire est une société importante, c'est un mandataire qui assure le passage de la marchandise, il agit pour le compte du chargeur à l'export dans l'embarquement et pour le compte du chargeur à l'import dans l'embarquement et pour le compte réceptionnaire (destinataire final) à l'import pour le débarquement. Il oriente son clients vers la meilleur façon pour organiser le transport, le renseigner sur les formalités exigées par l'administration douanière et assure lui même ces formalité en qualité de commissionnaire en douane.

Dans c'est une intermédiaire agit entre l'expéditeur et la solution de transport d'une à négocier la bonne voie la plus rapide à un meilleur coût pour la marchandise²¹.

i. Commissionnaire de transports

Il est chargé de l'organisation de la chaine de transport maritime international de bout en bout pour le compte de son expéditeur, il s'engage designer les route, le modes de transport..etc. et négocie avec la compagnie maritime.

²¹ <https://www.transportmaritime.net/cest-quoi-un-transitaire-de-transport> . Consulté le 18/08/2020.

j. Stockeur

Il prend en charge de tous les activités qui se déroulent dans l'entrepôt à savoir l'emballage/dépotage de groupage, de conditionnement, distribution ...et toutes les fonctions d'entreposage.

k. Le commissaire d'avaries

Commissionnaire d'avaries est une spécificité de l'assurance maritime²², un expert qui effectue, et revoulus les dégâts des marchandises endommagées, et déterminer la cause pour le compte des compagnies d'assurance.

l. L'entreprise de manutention

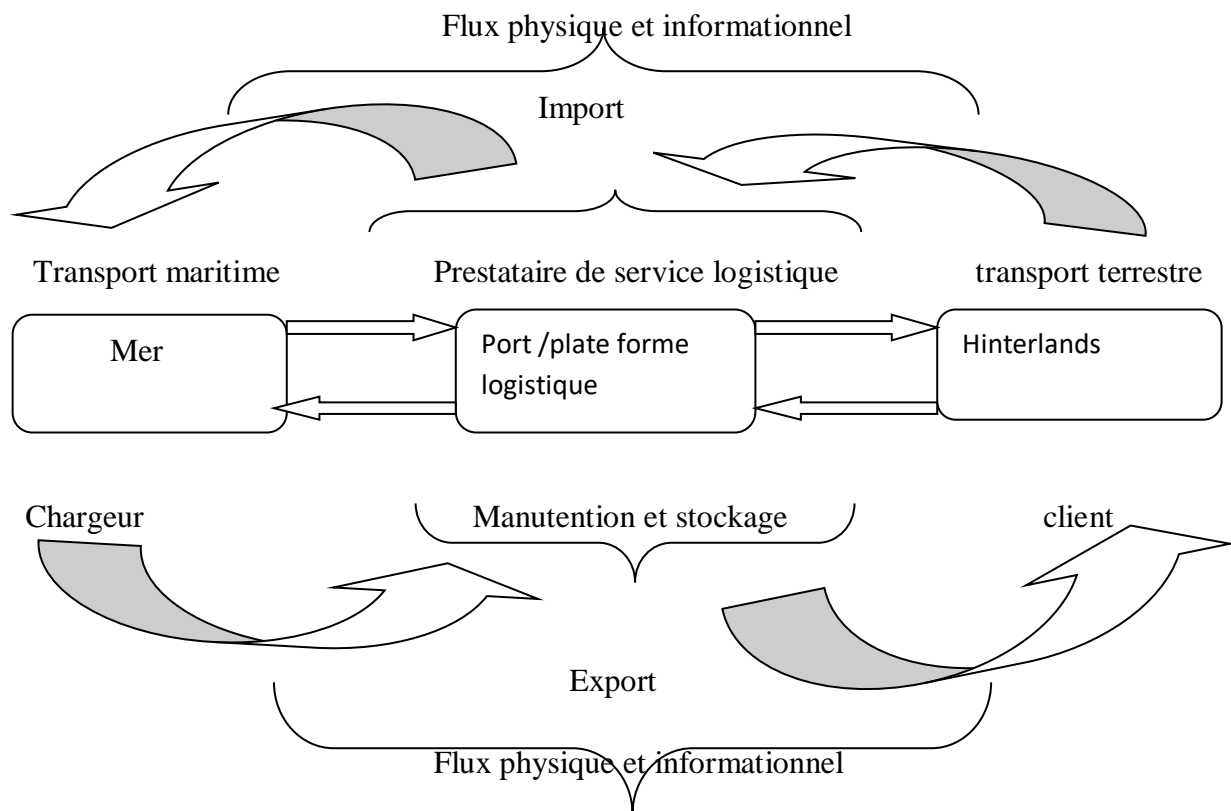
La manutention représente une parts très important des activités portuaires, l'entreprise de manutention (ou acconiers) sont des entreprise qui constitue une interface entre l'eau et la terre, elle effectuent l'ensemble des opérations de chargement , déchargement des navire , aussi les opérations de réception, reconnaissance et gardiennage des marchandise.

2. Les opérations et les flux de la logistique portuaire

Dans la chaine logistique portuaire ou trouver une multitude de service .a fin d'améliorer ces plates formes logistique à travers une conception et l'instauration en intégration tous les interviennent et les opérateurs de la chaine logistique : les opérations de transport maritime transitaire, la manutention et l'entreposage et les différents flux, la fuguer suivants représente la conception d'une chaine portuaire. La figure suivante présente la conception d'une chaine logistique portuaire

²² <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/commissaire-d-avarie.html> consulté le 18/08/2020.

Figure n°08 : la conception d'une chaîne logistique portuaire



Source : BENCHAIRA S, « management et suivi de la performance de la chaîne logistique portuaire : cas des ports de Casablanca », diplôme de cycle des études supérieurs spécialisés management portuaire et maritimes, 2006-2007, p 47.

2.1. les opérations de flux de marchandises

Consiste aux opérations de manutention de marchandise à savoir chargement et déchargement du navire et les opérations de réception et de livraison à terre pour le client, ainsi les opérations d'entreposage.

2.1.1. La manutention

La manutention désigne l'ensemble des opérations de chargements qui permet d'acheminer la marchandise depuis le lieu d'entreposage vers le quai ou le navire à fin de procéder au chargement à bord et déchargements des navires marchands qui consiste a décharger la marchandise du bord de navire et de le transférer vers le lieu d'entreposage dans les ports. Il consiste donc ou déplacement des marchandises en vue de leur emmagasinage ou entreposage, les moyens de manutentions constituent une des composantes fondamentales de

la logistique. La manutention repose sur deux systèmes : la manutention des conteneurs et la manutention des marchandises conventionnelles non conteneurisée.

a. Système de manutention des conteneurs

Il comprend en principale quatre (04) composantes a savoir : l'entreposage sur remorque, le système des chariots élévateurs lourds, le système des chariots cavaliers et le système du grue à portique.

- **Le système d'entreposage sur remorque**

Consiste à décharger les conteneurs d'un navire par une grue et les charger sur des remorques tractée vers un emplacement assigné à l'aire d'entreposage où elle va rester jusqu'au moment de leurs déplacement par un tracteur routier lors d'une opération d'importation. Quant aux opérations d'exportation le système de manutention consiste à transporter les conteneurs par des remorques et amenées au zone de stockage par traction routier, qui va être conduites par la suite au navire.

- **Système des chariots élévateurs lourds**

Repose sur l'utilisation des chariots élévateurs à fourches lourds, d'une capacité de 42 tonnes et équipés d'un palonnier à pries par le haut.

- **Les systèmes des chariots cavaliers**

Il permet de gerber des conteneurs sur deux à trois hauteur, les déplacer du quai vers l'aire d'entreposage et puis les charger sur un véhicule routier.

- **Système de grue à portique**

Il permet de gerber a l'aide de grue a portique les conteneurs qui se trouvent dans l'aire d'entreposage sur des rails du cinq (05) hauteur.

b. La manutention des marchandises non conteneurisés

Concerne la manutention bord a quai effectué en générale par moyen de manutention des navires, et relayés en suite par des élévateurs a fourches ou le docker pour la manutention a quai. Se compose de deux (02) types, la manutention bord ou stevedoring et la manutention terre.

- **La manutention bord ou stevedoring**

Regroupe les opérations de chargement et déchargement des navires d'une manière cyclique en quatre (04) phase : Prise de la palanquée en cale, transfert à terre, pose de la palanquée et retour. Lorsqu'elles s'effectuent du bord vers la terre ou de la terre à bord du navire à l'aide des grues du navire ou à quai, on parle de la manutention verticale. C'est le cas par exemple des navires LO/LO. Lorsqu'elles s'effectuent par la rampe du navire avec l'aide d'engins de manutention éventuellement pour les navires transportant des véhicules, on parle de manutention horizontale. C'est le cas des navires RO/RO.

- **La manutention terre**

S'effectue d'une manière cyclique aussi de cette manière :

- Saisie de palanquée.
- Transfert.
- Pose en magasin ou terres pleins et camions (enlèvement direct). C'est donc l'ensemble des opérations depuis le dépôt de la palanquée au sous-palan jusqu'à l'arrimage dans les magasins, terre-pleins ou les camions
- Le shifting c'est un cas particulier de manutention consiste a déplacer les marchandises non destinées au port de déchargement soit a l'intérieurs du navire (shifting bord-ord) ou du navire sur le quai et ensuite du quai sur le navire (shifting bord-terre, shifting terre-bord).

2.1.2. L'entreposage

La variété des installations d'entreposage dans les ports découle de la diversité des besoins d'entreposage des marchandises. Pour assurer une circulation fluide des marchandises à travers les postes à quai, les autorités portuaires doivent établir des procédures et des pratiques d'entreposage. Il existe deux type d'entreposage a savoir l'entreposage de transit et l'entreposage a long terme.

- **L'entreposage de transit**

Destiner aux marchandises qui reste qu'un lap de temps dans le port, ce type d'entreposage garantie un certain avantage en ce qui concerne :

- Il permet de réduire le risque de déséquilibre quai/navire, afin d'accomplir les inspections et perceptions des taxes et d'autres formalité tout en évitant l'encombrement du quai.

- Il facilite la rotation des navires et évite les de les retards comme tend a le faire le transfert direct.
- En fin il permet de se protéger contre le risque de retards induit par les problèmes rencontré lors de l'escale précédent ou du mauvais temps.
 - **L'entreposage à long terme**

Destiner pour certain marchandises qui nécessite un séjour pour une longue durée dans le port pour divers raisons. Pour certain pays il assure de revenus importantes pour les autorités portuaires.

2.1.3. le dédouanement des marchandises

En entend par le dédouanement toutes les procédures applicable aux marchandises importée au exportée à fin d'assurer, d'une part la correcte perception des droits et taxes que l'administration des douanes est chargée de liquider et d'autres parts d'appliquer les divers mesures réglementaires²³.

a. A l'importation :

Les procédures de dédouanement à l'importation s'articulent en deux principales étapes à savoir :

- Formalité préparatoire : consiste au transporteur on son représentant légale (le consignataire) de déposé un support administratif qui est le manifeste ²⁴ il s'agit aussi :
 - La conduite et la mise en douane : consiste dans l'acheminement des marchandises importer vers le bureau de douane compétent le plus proche de la frontières douanières. les marchandises seront déchargées et placée dans le dépôt temporaire.
- Les formalités de dédouanement proprement dites : consiste dans le dépôt d'une déclaration en détail par le propriétaire de la marchandise (destinataire) ou son représentant (commissionnaire en douane) cette déclaration est traiter par le service des douanes, et par le quel le déclarant indique le régime douanier à assigner aux marchandises, et suit plusieurs étapes à savoir la recevabilité, enregistrement,

²³ http://cyberdoc.univ-lemans.fr/memoires/2014/Economie/M1/PME-PMI_Affaires_internationales/M1_ECO_14_TIT.pdf consulté le 26/08/2020.

²⁴ L'enregistrement du manifeste se fait par le bureau des douanes, constitue la mise en douane de cargaison qui consiste à la prise en charge, ainsi le manifeste est saisie par l'agent consignataire d'entrée ou à distance, et sa validation par le système SIGAD.

vérification, liquidation des droits et taxes, acquittement des droits et taxes, enlèvement des marchandises...

b. A l'exportation

La procédure de dédouanement à l'export comprend également deux étapes :

- Les formalités de dédouanement : il s'agit d'une déclaration en détail que doit déposer l'exportateur ou son représentant auprès d'un bureau de douane intérieur ou de sortie.
- Les formalités postérieures au dédouanement : il s'agit de classement des marchandises dans le dépôt temporaire en attente de leur expédition à l'étranger.

2.1.4. La livraison de marchandise

Consiste aux opérations de déplacement des marchandises de lieu d'entreposage, après le déchargement pour la mettre à disposition au client et la faire sortir de l'enceinte portuaire, cela détermine la fin de la manutention à l'import.

2.1.5. La réception de la marchandise

Présente l'opération de remise de marchandise par le chargeur, sur le lieu d'entreposage pour la prise en charge avant son chargement au navire, c'est la préparation d'une opération de manutention à l'export.

2.2.les opérations de flux d'informations :

Les flux d'informations constituent les différents documents (papier ou électroniques) nécessaire pour la réalisation des opérations d'accueil des navires et de prise en charge des marchandises (opérations des flux physique)

L'échange d'informations s'effectue entre les principaux acteurs portuaires tels que l'autorité portuaire, le navire à la charge de l'armateur ou consignataire, concessionnaire de manutention et le client.

Autre mot dit, les flux d'information ont lieu aux moments du transfert de responsabilité entre l'autorité portuaire et le navire pour l'accueil du navire, entre celui-ci et le concessionnaire de manutention lors des opérations à bord et entre le concessionnaire et le client pour les opérations à terre.

Ces informations et documents essentiels concernent :

- a. Pour le navire : l'avis d'arrivées et la demande d'entrée pour les opérations d'import, et un avis de sortie et la demande du sortie du navire lors d'opérations d'export.
- b. Pour les marchandises et quel que soit leur nature (conteneurs on marchandise conventionnelles) il s'agit de cargo manifeste, le plan d'arrimage et connaissent pour l'opération d'import et du cargo manifeste, le plan de chargent et le bon d'embarquement pour les opérations à l'export.

C'est donc l'ensemble de documents et informations essentiels qui constitue les éléments déclencheurs des interventions pour tous les acteurs portuaire, suivant une logique et chronologiques des événements, où le navire constitue un élément primordiale des activités portuaire. Il reflète le processeur au point de vue flux physique, et de façons connexe, au niveau des flux d'information.

Section 3 : les terminaux à conteneurs

la conteneurisation des marchandises joue un rôle important dans le développement des réseaux internationaux de transport intermodal, l'apparition du conteneur à fait développer un réseau international important de transport qui est passé sur l'utilisation d'un format standard de cargaison, cette standardisation à fait accélérer le transfert de la marchandise d'un mode de transport à un autre, parmi ces points de transfert les terminaux portuaires à conteneurs, notre objectifs dans cette section est vise a détecté la place de transport maritime et le terminaux maritimes de conteneurs à l'intérieurs de des chaînes de transports intermodal internationales.

I. Terminaux à conteneurs et transport intermodal

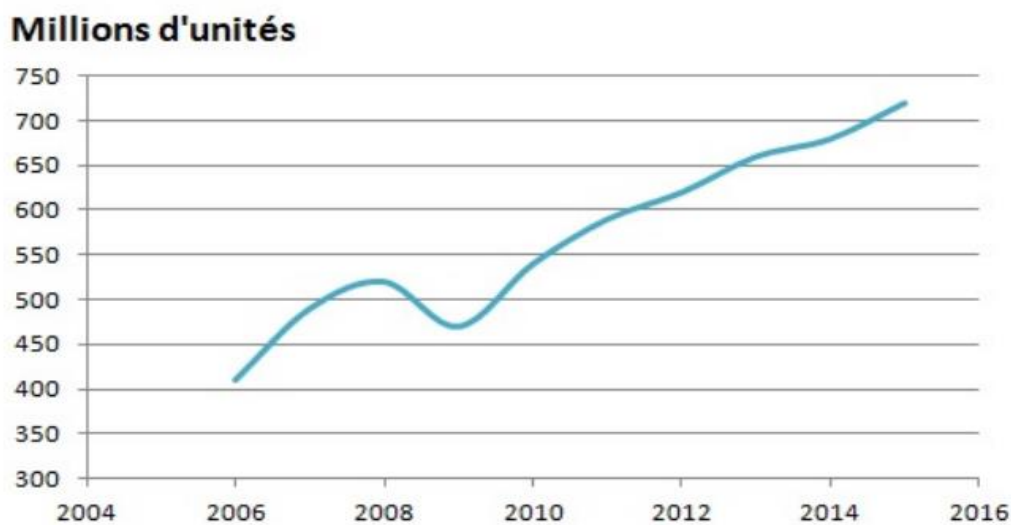
Le transport maritime à connais plusieurs révolutions qui ont favorisé la performance de la chaîne logistique. La première révolution à lieux aux Etats-Unis par Malcom Mc Lean²⁵ en 1960, un nouveau mode qui permet d'acheminer les marchandises dans des boites « conteneurs », ces conteneurs sont conçus comme des unités standards qui peuvent faciliter la manutention et fluidifier de transports.

²⁵ Un homme d'affaires américain qui a développé le conteneur de transport moderne.

Le développement de la conteneurisation et son introduction dans la chaîne logistique à permis d'améliorer les conditions de transport, les coûts et la sécurité des produits, cela à contribué a la croissance du transport maritime.

Le regroupement des marchandises dans des conteneurs à permet d'accélérer les opérations de chargement, déchargement et le transfert entre les modes de transports. La figure suivante montre la croissance accrue et la mondialisation de la conteneurisation.

Figure n°09 : Évolution de nombre de conteneurs au niveau mondial.



Source : OODANI M, optimisation des problèmes de transport multimodal, doctorat en informatique, université de Havre, mai 2016, p7.

Le nombre de conteneur de la rotation mondiale passe de 50 millions EVP en 1985 jusqu'il atteint 250 millions EVP en 2004²⁶, il arrive entre 2006/2016 a atteindre plus de 700 million EVP.

Une autre révolution, concerne le transport multimodal des conteneurs, il s'agit de combiner plusieurs modes de transports à fin d'acheminer les conteneurs a leurs destinations final. Le principe est permettre de transporter les conteneurs en utilisant de plusieurs mode de transports à savoir les camions, trains, des barges.

²⁶ : OUDANI M, optimisation des problèmes de transport multimodal, doctorat en informatique, université de Havre, mai 2016, p6.

En effet, la technologie accordée par la disponibilité de l'informatique à permet d'accélérer et de faciliter la circulation des différents documents de transport maritime, par l'informatisation et l'automatisation de celle-ci, cela a fait réduire les coûts liés aux différentes opérations du passage de conteneurs.

Le terminal portuaire est un intervenant important de la chaîne de transport intermodal où sont consolidés les conteneurs qui nécessite un transport maritime dans les eaux profonds.

1. Transport maritime de conteneurs

Dans les mouvements internationaux de conteneurs, le transport maritime occupe une place importante, en effet la plupart de cargo général transporté par navire est conteneurisé²⁷.

Le trafic portuaire mondial de conteneur s'est évolué de 6% en 2017, soit une augmentation trois fois le taux de croissance en 2016.

Le tableau suivant représente l'évolution de trafic mondial de conteneurs (EVP et variation annuelle en pourcentage).

Tableau n° 04 : le trafic mondial de conteneurs (EVP et variation annuelle en pourcentage).

	2016	2017	Variation annuelle en pourcentage
Asie	454 513 516	484 178 997	6.5
Afrique	30 406 398	32 078 811	5.5
Europe	111 973 904	119 384 254	6.6
Amérique du nord	54 796 654	56 524 056	3.2
Océanie	11 596 923	11 659 835	0.5
Pays en développement d'Amérique	46 405 001	48 355 369	4.2
Total mondiale	709 692 396	752 179 321	6.0

Source : DNUCED, étude sur le transport maritime, nation unie 2018, p78, tiré sur le site https://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/rmt2018_fr.pdf le 20/08/2020.

²⁷ Dubreuil J, « la logistique des terminaux portuaires à conteneurs », le centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise université de Québec, août 2008, p5.

Cette évolution accrue de l'activité portuaire s'explique par la reprise de l'économie mondiale et l'intensification associée des flux commerciaux. D'après les calculs de la CNUCED en 2017 environ 752.2 millions d'EVP ont été manutentionnée par les ports à conteneurs. Cette forte croissance sur la route commerciale intra-asiatique, l'amélioration de la demande des consommateurs aux Etats-Unis et en Europe, ainsi une progression du volume des échanges nord-sud soutenue par une augmentation des recettes d'exportation de produit de base en Afrique et au pays en développement d'Amérique, qui a stimulé les importations²⁸.

Pour assurer une couverture mondiale des routes de transport, plusieurs transformations ont été apporté à l'industrie du transport maritime de conteneurs, le marché a marqué de nombreuses acquisitions et fusions entre les grandes compagnies maritime et armateurs des ports de conteneurs, a titre exemple l'achat de l'entreprise anglaise P&O NEDLLOYD²⁹ par la danoise Maersk³⁰.

Une réorganisation des réseaux de transport maritime à été introduite par la consolidation des transporteurs et construction de plu gros navires qui peut attienda jusqu'à 800 à 1000 EVP, sous forme de « hub and spoke »³¹ cette forme de réseau permet aux navires de plus grande taille de s'opérer sur les lignes transocéaniques régulières avec un nombre limité de ports, par la suite et a partir de ces ports seront transférés les conteneurs sur les petits navires vers d'autres ports.

La réorganisation de ces réseaux et la forte compétition existe entre les ports ont créés une forte pression sur les terminaux portuaires de conteneurs et une croissance des volumes de conteneurs transportés, et cela incite par la suit au terminaux portuaire à conteneurs de se parier sur l'efficacité des opérations de transbordement pour être compétitifs.

2. Le rôle des terminaux portuaires dans le transport intermodal

Un terminal à conteneur constitue un lieu qui dispose des équipements, permettant la manutention et le stockage des conteneurs en import et en export, c'est ainsi un ensemble de

²⁸ CNUCED, étude sur le transport maritime, op-cit p78.

²⁹ Société étrangère non immatriculée au registre du commerce est en activité depuis 18 ans à Hambourg, elle est spécialisée dans le secteur d'activité de l'entreposage et stockage non frigorifique.

³⁰ A.P. Moller - Maersk est une société intégrée de logistique de conteneurs.

³¹ « Hubs » sont les grands terminaux qui reçoivent les porte-conteneurs à haute Capacité et les « spokes » sont les petits terminaux connectés aux « hubs » par des navires nourriciers.

quais permettant le départ et l'arrivée des navires, des zones de stockages et des sources pour le transport ainsi les différentes opérations liées à la manutention des conteneurs.

Le terminal à conteneurs portuaire³² est le type de terminaux qui implique les manutentions les plus complexes, contrairement aux autres types tel que terminaux de transfert terrestre/fluvial, les terminaux de transbordement maritime/terrestre, les terminaux portuaire sont des lieux de transbordement, de tirage et d'inter modalité entre divers modes de transports (camion, trains ou barges vers navire) donc ils effectuent des transbordements entre divers mode de transports en comparatif aux autres types de terminaux qui se limitent à une interface entre un ou deux mode. En effet, se sont les terminaux qui coûtent de plus, nécessite d'un équipement très dispendieux mais qui traitent un volume très important de conteneurs.

La nécessité d'utiliser des grues à quais pour les transferts entre les navires et les quais engendre des coûts très élevé cela contribue à augmenter la capitalisation des terminaux portuaires.

S'ajoutant aux coûts élevés des équipements acquis, la croissance et la complexité des opérations et de volumes manutentionnés dans des terminaux maritimes lui confèrent un rôle prédominant dans les réseaux de transports internationaux, en assurant la rapidité de cycle de chargement/déchargement.

Cependant, l'efficacité opérationnelle n'est pas le seul facteur de compétitivité d'un port pour la livraison de conteneurs aux destinataires finaux, mais ils doivent assurés une meilleure connectivité aux modes de transports terrestre. Dans le contexte de s'adaptation à ces changement plusieurs terminaux spécialisé dans la manutention de conteneurs ont été développé.

Dans le but de servir la plateforme de transbordements entre les navires océaniques et les autres modes de transports locaux. Ces terminant assurent en global trois types d'opérations de manutention a savoir les opérations portuaire remplie en principal les opérations d'amarrage, le chargement et le déchargement des porte-conteneurs, les opérations de réception et d'expéditions qui rentre et sorte vers d'autres modes de transports, ainsi les activités de manutention et d'entreposage des conteneurs dans la cour du terminal.

³²ABOURRAJA M N, « gestion multi-agents d'un terminal à conteneurs », doctorat en informatique, université le Havre Normandie et université de Cadi Ayyad de Marrakech, février 2018, p23.

II. L'organisation physique et équipements d'un terminal maritime de conteneurs

1. Les zones terminaux a conteneurs

Les opérations des terminaux de conteneurs sont effectuées en trois zones d'opérations distinctes, la première est la zone d'opérations portuaires qui regroupent les opérations de chargement et déchargement des navires et barges, la deuxième est la zone de stockage du terminal contient l'ensembles des opérations de stockages et de manutention des conteneurs dans la cour du terminal, quant a la troisième zone d'opération terrestre correspond les opérations de transfert de conteneurs vers les modes de transports terrestre. La figure suivante représente un exemple de structure d'un terminal maritime de conteneur.

1.1.zones d'opération portuaires

Le rôle de cette zone est de servir de point de transfert des conteneurs entre le terminal et le navire, les opérations de cette zone sont généralement dévissée deux zones³³ :

- Zone d'opération de réception et d'expédition de conteneurs import/export, une zone d'opération qui sert à recevoir les conteneurs import (en revanche, les conteneurs export), et expédition des conteneurs export (en revanches les conteneurs import.
- A l'interface maritime se décharge les conteneurs export et accueillir en suite les conteneurs imports, tandis qu'au niveau de l'interface terrestre (fluvial) se collecte les conteneurs exports et des conteneurs imports sont projetés vers l'hinterland. En effet, ces sont composés de sous-zones spécialisés à titre exemple dépôt de conteneurs vides, zone de conteneurs réfrigérés, zone de conteneurs de matières dangereuses.etc.

L'aménagement des ces zones et espace sert à une décision stratégique, qui prend en considération les types, le volume de conteneur à manutentionner, la localisation du terminal, la nature des opérations, la nature des connexions du terminal ainsi les types d'équipement utilisé.

Cette zone dispose des équipements qui lui permettre d'effectuer ces opération, on cite :

³³ BENGHALIA A, « modélisation et évaluation de la performance des terminaux portuaires », doctorat en informatique/Génie logiciel, université » de havre, octobre 2005, p27.

- **La grue à quai**

Permet le transfert des conteneurs entre les navires et le quai, cette grue se compose d'une structure d'acier montée sur rail se que lui permet de se déplacer le long du quai et d'un pont roulant qui se déplace de l'avant à l'arrière permet de soulever les conteneurs du navire pour les poser sur le véhicule de transport interne du terminal, comme le montre la figure suivante (figure n°).

Figure n° 10 : grue de quai.



Source : https://www.memoireonline.com/12/10/4194/m_La-manutention-maritime-des-conteneurs-au-port-autonome-de-Lome13.html .

Il existe deux possibilités de chemins pour ces conteneurs, la première la plus courant consiste à déposer le conteneur sur un véhicule de transport interne du terminal, qui les transportera a la zone de stockage assignée et ils restent là-bas jusqu'à ce qu'ils soient sur un autre mode de transfert pour être livré au client final.

La deuxième possibilité consiste de charger a la base de la grue à quai les conteneur sur un train en un camion dont l'objectif de cette organisation portuaire est de faire diminuer l'espace d'entreposage nécessaire et accélérer la livraison du conteneur au client.

En général, dans le transport interne de conteneurs on distingue deux catégories de véhicules nécessaires dans les opérations portuaires, les véhicules passifs et les véhicules actifs :

- Les véhicules passifs, ce type de véhicules n'ont qu'une fonction de transport, ils ne possèdent pas la capacité de soulever les conteneurs, sous forme de deux types : des véhicules automatisés : consiste en un transport guidé électroniquement qui est capable de porter l'équivalent de deux EVP à la fois. L'adaptation d'un système de transport automatisé implique des investissements importants, ce qui explique le nombre restreints de terminaux qui les utilisent. Les véhicules non automatisés consiste d'utiliser un système de remorques tirées par des camions opérés par des employés du terminal. Les remorque ont la capacité de transporter deux EVP, comme certain terminaux ont mis en place des systèmes à remorques permettant de transporter dix EVP à la fois. Les principales différences avec les autres véhicules guidés automatiquement est que les plateformes nécessitent moins d'espace, son avantage se situe au niveau des coûts d'entretien, est ce de fait que les coûts de l'investissement initial est les coûts d'opérations sont comparables³⁴.
- Les véhicules actifs : ce type de véhicules diffère du premier type par son autonomie d'opération pour le déplacement des conteneurs, à titre exemple des empâtements qui leur permettent de lever les conteneurs sans interventions d'une tierce machinerie. Il existe également plusieurs types de véhicules à savoir les chariots cavalier automatisés et non automatisés, leurs utilisations donnent lieu à des modifications importantes à la configuration de la cour du terminal.

1.2.zones de stockage

La zone de stockage du terminal consiste un espace d'entreposage des conteneurs déchargés des navires ou se qui ont en attente d'être chargés, son rôle est de permettre d'absorber temporairement les flux de conteneurs à destination et en provenance des navires et d'autres modes de transports, cette zone sert de plus en un point de triage des conteneurs à fin de simplifier les opérations des autres zones.

Au sein de cette zone les activités sont organisées en fonction du statut des conteneurs, en effet, près de la zone d'opération portuaires, soit près des grues à quais on trouve généralement les conteneurs en attente de chargement sur les navires, ce placement permet de diminuer la parcouru par les véhicules de transports internes dans le chargement des navires, ce qui diminue la probabilité des grues qui se trouvent en attente.

³⁴ Julien Dubreuil, op-cit, p11.

Quant aux conteneurs déchargés de navires, qui quitteront le terminal par transport ferroviaire seront entreposés près des voie ferrés de manière à réduire la distance à parcourir lors du chargement des trains.

La zone de stockage dispose de plusieurs équipements qui permet la manutention des conteneurs au sien de cette zone, parmi ces on cite les chariots cavaliers utilisé aussi pour le transport entre le quai et la zone de stockage. Ainsi des ponts roulants pneumatiques, qui se ressemble à un chariot cavaliers mais celle-ci possède un empattement très large qu'il lui permet de circuler au-dessus de blocs de conteneurs.

En effet, on trouve le pont roulant sur rails qui ressemble au premier type à l'exception qu'il circule sur rails, y avait aussi d'autres équipements tel que le chariot élévateurs à prise par le haut, des chariots a prise par le haut avec mat télescopique, les chariots à fourches, ce type est utilisé de plus pour la manutention des conteneurs vides.

A l'intérieur de la zone de stockage d'un terminal maritime à conteneurs, on trouve deux types de stratégies de gestion de conteneur : un système de stockage direct et un système de stockage indirects. Le système de stockage directs utilise les mêmes équipements pour l'entreposage et le transport de conteneurs, consiste à déposer les conteneurs sur les remorques et les stocker dans la cour du terminal, ce type de stockage est de plus en plus moins utilisé parce qu'il nécessite de grands espaces. Le système de stockage indirect utilise plusieurs équipements pour l'exécution des deux tâches c'est le plus répandue.

Les systèmes de gestion du terminal permettent de coordonner les opérations d'entreposage/extraction avec des chargements/déchargements. Donc les opérateurs des terminaux de conteneurs doivent adapter des stratégies qui lui permettre d'accroître la masse des conteneurs dans la cour du terminal.

1.3.zones d'opération terrestre

C'est l'espace qui relie le terminal a son arrière-pays³⁵, il sert à effectuer les opérations de réceptions des exports et l'expédition des imports, c'est une interface entre le terminal et différents moyens de transport a savoir les trains, camions et barges, ainsi cette zone implique la responsabilité de la gestion des entrées et sorties des trains et des camions.

³⁵ Mohamed Nezar ABOURRAJA, op-cit, p 32.

La manutention des conteneurs dans cette zone utilise plusieurs équipements, ce dernier dépendent du système de transfert choisie dans la zone de stockage de terminal, généralement des terminaux pratique à conteneurs utilisent les mêmes types d'équipements dans les deux zones.

La gestion des sorties et d'entrées des camions se fait via la guérite du terminal, qui consiste en une zone assortie de plusieurs voie d'accès au terminal. Pour gérer ces opérations d'entrées et de sorties des camions plusieurs système ont été développés, repose dur l'utilisation des logiciels de reconnaissance optique des caractères, des camions numériques qui envoi des des informations sur les conteneurs à une base de données et qui envoi par la suite une autorisation d'accès au de sorties au terminal.

La gestion des entrées et sorties des trains du terminal s'effectuée aussi dans la zone d'opération terrestre, du fait que les mouvements de trains demeure faible, elle s'avère plus simple que la gestion des sorties et entrées des camions, c'est pour cela les mouvements des trains sont gérés a partir des horaires établis par l'opérateur de chemin de fer qui confirme les mouvements de trains avec le terminal. Les opérations de chargement et déchargement des trains implique l'utilisation des ponts roulants et le transport des conteneurs entre la pile et les wagons sont effectuer par des chariots cavalier, des camions ou des véhicules guidés automatiquement.

Dans les opérations de chargement et déchargement des barges qui constitue un moyen de transports de distribution régionale de produits, don ils se font de la même manière que les transbordements sur les navires océaniques. Pour cela les opérations sur les barges dans certains terminaux sont réalisées dans la même zone d'opérations portuaires par contre pour d'autres terminaux on trouve une section du terminal est aménagées pour les opérations des barges dans les zones d'opération terrestres.

2. Les flux d'informations et systèmes de communication et de gestion des terminaux

Le développement des activités des terminaux de conteneurs dans les zones d'opérations qu'on vu précédemment sont soutenue par plusieurs flux d'informations, on peut les grouper dans trois catégories : à savoir les flux interne du terminal, les flux en amont et les flux en aval du terminal, et des systèmes de communication qui permet la gestion de ces terminaux

2.1.les flux d'informations

Il comprend les flux en amont du terminal, depuis la vente du service de transport par la ligne maritime et en aval jusqu'à la réception de la liste de conteneurs chargés sur les navires par le terminal de destination de ces derniers.

➤ Les flux d'information en amont du terminal

Les flux en amont rassemblent les informations nécessaires pour la coordination de différents opérations du terminal, il s'agit notamment des plans de chargement des navires, barges et trains à destinations du terminal, des variétés d'informations sur les conteneurs (destination, caractéristiques,..) et les informations provenant des autorités douanières débutent avec l'offre de service de la ligne maritime.

Ces échanges d'informations et de la communication ce font par force, téléphone et d'échange de données informatisé, et avec l'intervention de plusieurs acteurs des lignes maritimes ferroviaire notamment les agents maritimes, les compagnies de transports routier et ferroviaire, les transitaires et les agents douanières...Etc.

➤ Les flux d'information interne du terminal

L'information circulent a l'intérieur du terminal concernent les mouvements et l'état des conteneurs, les tâches à exécuter et l'affectation des équipements du terminal a ces tâches. Ces multitudes d'informations sont nécessaires pour la gestion des opérations du terminal, et se transmettent par échange de données informatisés via radios fréquences, par communication orale par radios ou par communication directes.

Le développement des terminaux automatisés à fait accroître fortement la quantité d'informations échangés à introduit et de fait de l'automatisation des opérations qui implique une nécessité de nombreuses communications entres les équipements et leurs système de contrôle, via des systèmes de communication électroniques.

➤ Les flux d'information en aval du terminal

Les flux d'informations en aval du terminal concernent tous les informations nécessaires pour la suite des opérations de réseau de transport intermodal, a savoir les plans de chargement des navires, trains et barges qui sort de terminal et les rapports de livraison de conteneurs, donc se sont les information qui font l'objet de coordination de la suite des

opérations de livraison des conteneurs aux destinataires finaux, en utilisant les mêmes technologies et intervenants que les échanges en amont de terminal.

2.2 Le système de communication et de gestion des terminaux

Les systèmes de communications et de gestion des terminaux constituent l'ensemble de technologies utilisé dans le processus physique d'un terminal ou le système d'opération, qui permet la circulation d'information nécessaire au déroulement des activités du terminal. Ce système d'information permet de gérer tous les informations sur les conteneurs et sur les opérations du terminal, ils incluent le positionnement des conteneurs sur le terminal, leur destination, le mode de transport utilisé pour l'arrivée à destination, les caractéristiques des conteneurs et du matériels qu'il contient (matières dangereuses, leurs classe...) et les informations des plans de chargement des navires, trains et barges qui sort et entre au terminal.

Une multitude d'informations qui provient de différentes sources, par radios transmetteurs de données radios, ce dernier désigne un terminal informatique manuel communiquer avec le système d'opération du terminal, cela permet la mise à jour en temps réel des informations.

Une grande part de ces informations est acheminé au système d'opération du terminal par échange de données informatisées.

Conclusion

Le caractère non automatisé de la gestion des opérations des terres, l'établissement des documents et l'accomplissement des formalités, ainsi que les systèmes des opérations logistiques au sein des ports s'avère un obstacle majeur qui freine la productivité et l'optimisation des prestations et la gestion des flux physiques et informationnel.

De ce fait, l'apparition des techniques de technologies d'information et de communications demeure une nécessité et non plus un luxe, qui offrent une meilleure efficacité des procédures de la logistique, et une meilleure connexion entre les différents intervenants de la chaîne logistique portuaire.

Dans le chapitre présent il sera question de se développer sur les mesures prises pour éteindre la modernisation et l'automatisation de la gestion des opérations de la logistique portuaire à fin de faciliter les flux des marchandises.

**Chapitre 03 : l'implication
de guichet unique dans la
facilitation de traitement des
marchandises à l'import et à
l'export**

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

Introduction

L'informatisation des douanes est un volet important, vise principalement la modernisation de l'administration douanière, ce fait il contribue d'une manière à la réduction et la prévisibilité de la durée du dédouanement ainsi d'aligner sur les normes et les procédures juridique internationale.

Dans ce contexte l'Algérie à opté pour l'instauration des mesures dont l'informatisation des douanes entraîne une plus grande transparence dans la diminution des droit et taxes, ainsi il accélère l'enlèvement des marchandises est ce par leur recours à un système automatisées de dédouanement, ce système il offre une meilleure connexion entre l'administration des douanes et les autres intervenants dans la chaîne logistique portuaire.

Dans ce chapitre nous avons concerné notre étude sur l'importance unique mise par l'administration des douanes, pour cela cette étude sera constituer par trois section :

- La première section consiste la mise en place d'une stratégie de facilitation au sien de la chaîne logistique, en expliquant le rôle des technologies d'information dans l'instauration d'une stratégie d'association et de coordination entre les intervenants dans la chaîne logistique.
- La deuxième section sera consacré à l'illustré d'une manière général les formes de guichet unique existant ainsi son rôle dans la facilitation des procédures de la logistique.
- La troisième section sera réservée pour expliquer le système informatisé des douanes et son rôle dans l'accélération des procédures de dédouanement et les différents avantages qu'il offre.

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

Section 01 : la mise en place d'une stratégie de facilitation au sien de la chaine logistique

I. La mise en place d'une stratégie de facilitation au sien de la chaine logistique

Les nouvelles technologies constituent sans doute la composante dont la portée sur les différents engagements potentiels est la plus forte. La facilitation du commerce vise à mieux simplifier et à harmoniser les documents et les opérations du commerce international. La mise en place d'un système de données informatisées entres tous les intervenants est devenu une nécessité primordiale. Dans cette section nous allons aborder sur l'importance de ce système dans la chaîne logistique.

1. L'utilisation des nouvelles technologies au sien de la chaine logistique

L'évolution des technologies d'informatique dans le monde de la télécommunication à contribué a mieux gérer les flux physiques d'informations dans l'entreprise.

A cet effet, l'utilisation des nouvelles technologies au sien de la chaine logistique est devenue une nécessité indispensable qui permet de faciliter le travail à tous les niveaux par la télétransmission des données entre les différents intervenants pour une gestion prévisionnelle des flux de marchandises à fin d'élaborer toutes les opérations logistiques de manutention, d'aconage et les formalités de contrôle douanier à travers le ciblage et le traitement préalable des informations pour accueillir des marchandises.

De différentes technologies ont été mobilisé pour la gestion et d'échanges dans la chaîne logistique à savoir : les réseaux de télécommunications, logiciels, dispositifs physiques d'identifications et de traçabilité, certains de ces technologies ont été conçus et mis à dispositions et développé d'une manière à s'adapter au besoins spécifiques des acteurs logistiques¹ comme EDI, logiciels de gestion des entrepôts ...etc.

¹ Pierre Brossolette- Malek off, « l'impact des technologies de l'information sur la logistique », PIPAME, novembre 2009, p17 consulté sur le site [https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/etudes-et-statistiques/prospective/logistique/tic_logistique\(1\).pdf](https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/etudes-et-statistiques/prospective/logistique/tic_logistique(1).pdf) consulté le 15/07/2020.

Chapitre 03 : l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

Evidemment, l'utilisation des nouvelles technologies participe au développement des activités logistiques, et donc il assure un traitement rapide des marchandises ce qui réduit les couts et les délais.

1.1. Création d'un système d'échanges de données informatisée

L'adaptation d'un système électronique au sien de la chaine logistique est nécessaire pour garantie l'exploitation de l'information au moment opportun, et qui permet d'échangeré toutes les données relative aux opérations commerciales.

A cet égard, la convention de Kyoto révisée² impose aux administrations des douanes d'adopter les technologies d'informations et de communications dans les opérations douanières notamment pour les échanges électroniques des données.

1.1.1. Définition et avantages d'un système d'échange de données informatisées (EDI)

a. Définition

l'échange de données informatisées (EDI) peut-être défini comme un échange structuré de documents d'affaires transmissibles par un procédé électronique entre divers entreprises entretenant des liens commerciaux, il remplace les communication verbales et écrites par des communications électroniques³

Un système d'échange de données informatisées est donc un processus d'échange d'informations sous forme électronique entre deux systèmes informatiques distincts, ces informations issues de système informatique de l'émetteur transitent par l'intermédiaire de réseau vers le système informatique des partenariats pour y être intégrés automatiquement⁴.

En effet, l'EDI constitue :

- Un outil de communication qui s'applique à de multitudes secteurs tel que : transports, douane, l'entreprise portuaire, et même entre les différents départements de l'entreprise : département commerciale, production, financier, logistique...etc.

² Convention international pour la simplification et l'harmonisation des régimes douanière (amendée).

³ Alexandre K. Samii, « stratégie logistique : Supply chain management », 3^{em} édition, paris 2004, p 197.

⁴ [http://www.digne.cci.fr/IMG/pdf/Fiche_46 - Technos-Les échanges de donnees informatisees.pdf](http://www.digne.cci.fr/IMG/pdf/Fiche_46_-_Technos-Les_echanges_de_donnees_informatisees.pdf) .

consulter le 15/07/2020.

Chapitre 03 : l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

- Un outil qui s'inscrit dans une démarche de partenariat.

b. Les avantages d'un système d'échange de données informatisées

D'un point de vue économique, il est bénéfique pour les entreprises de déployer l'EDI avec leurs partenaires commerciaux, car pour chaque nouveau document automatisé leur permet de réaliser une nouvelle économie, et donc l'application de l'EDI permet de :

- Réduire les coûts de traitement des documents, l'UE a déclaré que « pour chaque 10 minutes que l'on économisait sur le traitement des factures électroniques, il était possible que l'on ait économisé 120 euros par facture par an »⁵.
- Réduire le temps de communication entre les partenaires et aussi les délais de traitement des factures électroniques et les délais de traitement et de livraison.
- Une fiabilité accrue des données implique une efficacité accrue de toute la chaîne logistique, selon certains experts l'application de cette technique permet d'économiser jusqu'à 10% des frais administratifs.
- Ainsi elle permet de réduire les cycles commerciaux (commande, livraison, facturation, paiement). Donc un gain de temps et d'argent en réduisant les erreurs de saisie.

c. L'EDIFACT/ONU comme norme internationale de l'EDI :

L'EDI utilise la norme internationale **EDIFACT/ONU** pour la transmission électronique de données, la norme **EDIFACT/ONU** est la plus utilisée dans le monde, en particulier par les autorités douanières nationales. Elle est celle d'autre dans le commerce extérieur. La recommandation n°25 du 26 juin 1990 élaborée par le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques, recommande aux administrations des douanes d'appliquer les règles **EDIFACT/ONU** dans l'élaboration des messages électroniques.

Le processus de la mise en place de **l'EDIFACT/ONU** nécessite la création d'un environnement permettant le transfert électronique de données entre les intervenants dans le commerce extérieur en toute sécurité. Ce processus comprend 03 phases à savoir la création d'une agence centrale de mise en place et de coordination chargée d'étudier le projet d'échanges de données informatisées par la participation des différentes parties intervenant dans le commerce extérieur et faire un diagnostic de l'état afin de préparer le terrain pour l'application de l'EDI, création d'un cadre juridique par la promulgation des lois pour conférer aux signatures numériques et aux documents électroniques le même statut juridique.

⁵ <https://www.edipourtous.fr/avantages-de-l-edi/> consulté le 15/07/2020.

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

que le documents papiers et les signatures manuscrite, le cadre juridique doit être élaboration sur le plan international par l'OND et par la commission des nations unies pour le droit commercial international (CNUDCI) et la collaboration de tous les intervenant dans les opération de commerce extérieure :consiste à la collaboration entre institution impliquées dans le commerce extérieure tel que l'administration des douanes, les compagnies de transports les organisation financières et d'autres à fin de réalisée les projets sur les système basés sur les normes l'EDIFACT/ONU, et prévoir les dispositions de protection de la confidentialité des données.

Donc en constate en finale que les systèmes d'échanges de données informatisées devrait traiter les documents commerciaux importants (factures, ordre des paiements, frais de transport) En format **EDIFACT/ONU**

1.2.L'importance de l'EDI pour les ports et la communauté portuaire

S'ajoutant à l'utilisation des nouvelles technologies, de différentes technologies ont été mobilisées pour la gestion et les échanges dans la chaîne logistique à savoir : les réseaux de télécommunications, logiciels, dispositifs physiques, d'identification et de traçabilité, certain de ces technologies ont été conçus et mise à dispositif et développer d'une manière à s'adapter aux besoins spécifiques des acteurs logistique comme EDI, logiciel de gestion des entrepôts...Etc.⁶

Au sien d'une chaîne logistique globale, la logistique portuaire est un maillon très sensible, en effet dans le domaine maritime, il est essentiel de respecter les délais de livraisons et réduire les coûts de différentes opérations de manutention et de transfert de conteneurs.

Un terminal à conteneur se présente comme un système complexe où le transport de conteneur et la manutention jouent un rôle major. En effet les flux croissants de conteneurs et des porte-conteneurs, et des coûts accru d'exploitation de ces porte-conteneurs, les terminaux à conteneurs ce trouvent dans la nécessité d'assurer sa croissances et sa rentabilité, tout en maitrisant leurs impacts environnementaux.

⁶Brossolette P, MALEK off, l'impact des technologies de l'information sur la logistique, PIPAME, novembre 2009, p17.

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

II. L'instauration d'une stratégie d'association et de coordination entre les intervenants dans la chaine logistique

Au sien de la chaine logistique il est nécessaire d'instaurer une stratégie d'association et de coopération qui permet aux intervenants de mettre en place un système de gestion simple et uni où se trouvent la cohérence et la simplification des procédures.

La réussite de cette stratégie correspond de mettre en avant l'importance d'une gestion globale sur tous les niveaux locale, national et international de la chaine logistique ainsi la mise en place d'un guichet unique à fin d'améliorer les performances en termes de cout et de qualité de service.

1. Les intervenants et les niveaux d'association dans la chaine logistique

Pour une association efficace, elle doit être appliqué dans tous les niveaux de la chaine logistique local, national et international et non seulement au niveau du port.

a. Au niveau national

Au niveau national les intervenants dans la chaine logistique concerne les administrations de tutelles tels que le ministre des transports, des finances, du commerce et la banque d'Algérie. Dans la stratégie d'association dépend de la coordination de ces administration tutelles, et sans coordination entre ces administration va conduits à l'apparence des politique sectoriel non complémentaires et contradictoire d'un coté , et d'autre cotés l'absence d'association d'autres département ministre des travaux publique , l'environnement et aménagement territorial et les collectivités locale qui joue un rôle important dans la réalisation des infrastructure portuaire, aéroportuaires, ferroviaires et routières .

A cet égard, il est important de parler sur le haut conseil de mer⁷ .créé par le décret présidentiel n°98_232 du 18 juillet 1998 ⁸et fixe des missions son organisation et son fonctionnement. Mais qui n'est pas encoure fonctionnel .son installation demeure une nécessité primordiale car il englobe tout les parties intervenants dans le commerce extérieure par ces installations et établissement des textes d'application de son fonctionnement.

⁷ https://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec_summary_F.pdf

⁸ Décret n°98_232 du 18 juillet.

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

Pour ce la le HCM permet la meilleure évaluation de la situation de facilitations de la chaine logistique en déterminants tout les difficultés est les obstacles qui intervient les opérations du commerce, et de proposer des solutions pour une stratégie global qui maitrise tous les contraintes.

S'ajoutant la nécessité d'associer d'autre organismes tel que la chambre de commerce extérieure qui dispose des recherches, des étude et des information relatives au commerce extérieure permet l'élaboration de cette stratégies d'association et de coopération.

b. Au niveau local (au sien de la chaine logistique)

Au niveau de la chaine logistique qui dispose d'une multiplicité d'intervenants la coordination peut s'effectué qu'avec la création d'un guichet unique qui regroupe les représentants de ces intervenants.

A l'épreuve de terrain, notamment au niveau des ports algériens les conflits entre les intervenants et le manque de confiance est parmi les problèmes posés, pour cela la mise en place d'un système de guichet unique qui permettre pour les intervenants de régler leurs conflits sous la supervision de l'entreprise portuaire qui représente les missions de l'autorité portuaire et les autres activités commerciales portuaires, également à des relations directes avec les collectivités locale, les directions des travaux et de transports à propos des projets des infrastructures portuaires.

c. Au niveau international

A l'international, la stratégie de coordination doit être coopérée avec les pays européens qui représentent le principal partenariat de l'Algérie en matière d'échanges commerciaux.

Cette stratégie permettre d'acquérir des expériences en matières de la formation, le management et la maitrise des nouvelles technologies, ainsi il assure la facilitation des opérations logistiques de transports de marchandise.

A cet égard, il est recommander de multiplier les conventions entres les ports algériens et européennes dans le but de mener l'expérience européens dans la gestion des ports.

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

2. Les technologies d'information et de communication portuaire et le rôle des services des douanes dans sa mise en place

L'informatisation des douanes est un volet important de la réforme des douanes qui vise à moderniser les administrations douanières et à aligner le cadre et les procédures juridiques sur les normes international et les meilleurs pratiques.

L'informatisation permet de faciliter le dédouanement des marchandises illicites, renforce un contrôle douanier efficace et garantie la perception des recettes.

En outre, il contribue a fin d'éteindre les attentes des négociants et les transporteurs en matière de transparence, prévisibilité et de fiabilité, il assure ainsi la simplification des procédures administratives et transfrontières.

En effet, l'informatisation des douanes remplit d'autres rôles à savoir⁹ :

- ✓ Les solutions logicielles de télé-procédures douanières pour les grands opérateurs logistiques et des transports internationaux ;
- ✓ La sécurisation des frets dans les ports maritimes
- ✓ Les besoins de sécurisation de la chaîne logistique portuaire et douanière face à la fluidification et à la massification des flux de trafic portuaires ;
- ✓ Les besoins de sécurisation de la chaîne logistique portuaire et douanière face à la fluidification et à la massification des flux de trafic portuaires ;
- ✓ Recouvrement des droits et taxes grâce une application uniforme de la loi, au calcul informatisé des prélèvements et aux dispositifs de sécurité incorporons ;
- ✓ Assure les contrôles administratifs et statistique sur le commerce extérieur et leur disponibilité en temps utile, étant donné que les données sur le commerce représentent un sous-produit du système ;
- ✓ Une accélération du dédouanement des marchandises ;
- ✓ Une simplification des procédures et des documents grâce l'application de normes internationales ;

⁹ AISSOU T, ABASS N, « le rôle des technologies d'informations et de communication dans la facilitation des opérations portuaires à l'international », mémoire pour l'obtention de diplôme master en science commercial, université ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA, 2016/2017, p51.

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

- ✓ La séparation du paiement des droits et taxes du dédouanement physique des marchandises (dans le cadre d'un système de paiement diffère, par exemple paiement hebdomadaire ou mensuel) ;
- ✓ Des gains de temps grâce des déclarations en douane Électroniques, avec entrée directe des données ou autre type d'opération en ligne ;
- ✓ La possibilité d'adopter le commerce Électronique et la gouvernance Électronique ;
- ✓ Une amélioration des compétences du personnel d'exécution et de gestion dans l'administration douanière et le secteur privé (par exemple, grâce des cours de formation sur les procédures et documents simplifiés, sur la base de normes internationales, de recommandations de l'ONU et de normes de l'OMD).

3. La mise en place d'un guichet unique

Dans le but de faciliter l'échange des données relatives aux expéditions commerciales, les intervenants dans la chaîne logistique de commerce international doivent collaborer pour instaurer un système global et intégré de traitement des flux commerciaux.

Pour cela le guichet unique demeure une solution efficace en la matière, dont son objectif est de constituer un seul interlocuteur de l'utilisateur de l'administration toute en facilitant l'échange de données ainsi que réduire les délais de traitement des dossiers, qui permet d'assurer l'efficacité de l'action administrative des ports.

- **Le guichet unique comme opération du commerce extérieur**

Dans les opérations du commerce extérieur l'administration des douanes et d'autres intervenants doivent instaurer des accords de coopération pour le développement d'un système de gestion intégrée notamment en matière d'échange d'information des envois haut risque en particulier.

Cette structure participe également dans la facilitation des échanges commerciaux internationaux, en réduiront les délais de séjour de marchandises dans les ports, et en effet un dédouanement et enlèvement rapide des marchandises.

Chapitre 03 : l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

Section 02 : guichet unique comme solution à la multitude des intervenants dans l'enceinte portuaire

Dans le but d'améliorer la facilitation du commerce et d'atteindre leur objectif et leurs performance dans le développement du port, l'administration des douanes ont mis en place des systèmes automatisé et cela par l'automatisation, l'optimisation et l'arrangement des processus a travers un point d'entrée unique qui permet de connecter tous les acteurs de la chaine logistique entre eux, dans ce cadre la notion de guichet unique fait parties de ces facilitations.

I. Guichet unique typologies et architecture

1. Définition du guichet unique

Selon la recommandation n°33 du CEFAC/ONU signe le guichet unique comme étant « un système permettant aux opérateurs qui participent au commerce et au transports de communiquer des informations et documents normalisés à un seul point d'entrée à fin de satisfaire à tout les formalités requises en cas d'importation, d'exportation et de transit ». ¹⁰

Sur le plan pratique le guichet unique ce caractérise par « un point d'entrée unique », matériel ou électronique pour la soumission et le traitement de toutes les données et de tous les documents nécessaire à la sorti ou au dédouanement de marchandises faisant l'objet d'une transaction internationale.

Les facteurs principaux de l'efficacité de la mise en place d'un guichet unique se résident dans la coopération et coordination entre les organismes gouvernementaux consacré qui exigent d'un fort engagement et une impulsion de la part des hauts responsables gouvernementaux.

¹⁰ Voir la recommandation n°33 de la commission économique par l'Europe de l'ONU concernant création d'un guichet unique. P7.

https://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec_summary_F.pdf consulté le 25/07/2020.

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

D'un point de vue de l'organisation mondiale des douanes (OMD)¹¹ la mise en œuvre d'un guichet unique n'implique pas nécessairement la mise en œuvre et l'utilisation d'une technologie d'information et de communication très sophistiquée.

Le principe de guichet unique peut être mise en œuvre dans un environnement naturel avec la coopération de toutes les autorités chargée des contrôles aux frontières.

En fin, le guichet unique est une mesure qui facilite évidemment le commerce, il permet à l'opérateur économique ou au transporteur de présenter tous les données nécessaire à la détermination de l'admissibilité des marchandises sous forme normalisé en une seul fois, le principe de ce guichet incite ces autorités de gérer le guichet unique et de garantir l'accès aux informations.

2. Les typologies et l'architectures de guichet unique

Il existe aujourd'hui plusieurs types de guichet unique, dépend des domaines d'application déferents, chaque types remplit des fonctions distincte mais reste voisine et complémentaires.

Sur le plan des architectures également, les rapports de force peuvent imposer des architectures de fonctionnement couteux, lourd et inefficace.

2.1.typologies de guichet unique

Sur la base de l'observation et de l'analyse des guichets unique existants à travers le monde on distingue (03) trois grands catégories.

a. Le guichet unique des formalités du commerce extérieur

C'est l'interconnecte des formalités du commerce extérieur autour d'une plateforme centralisé avec tous les acteurs intervenants dans les formalités douanière, tel que le dédouanement, le prés-dédouanement et le post-dédouanement dans la perspective de faciliter l'accomplissement des formalités relatives et des opérations d'enlèvement des marchandises.

¹¹ https://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommandations/rec33/rec33_trd352f.pdf. Consulté le 25/07/2020.

Chapitre 03 : l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

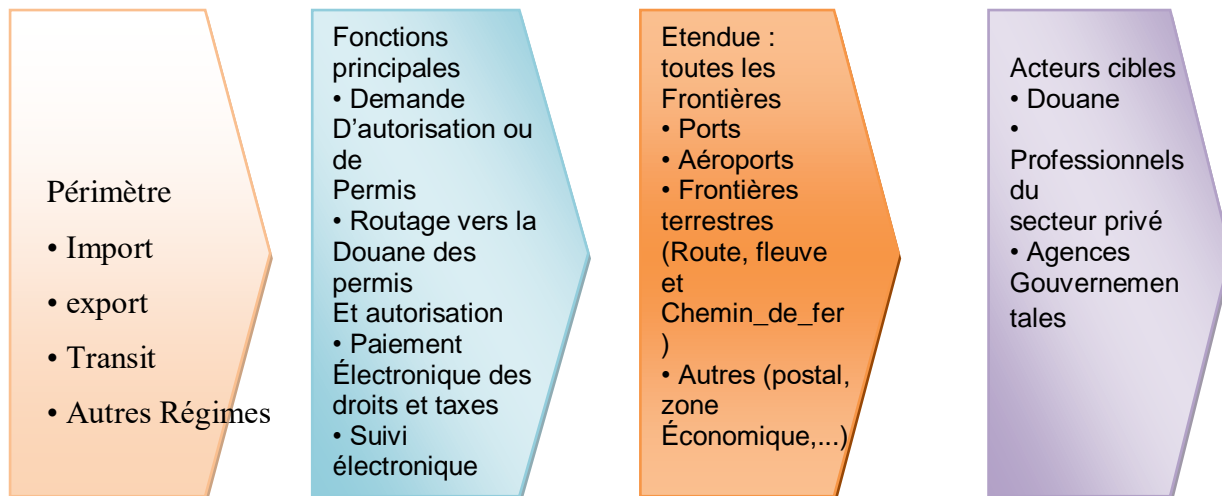


Figure n °11 .a : guichet unique de formalité de commerce électronique

La réussite de ce type de guichet unique nécessite la disponibilité de certaines conditions comme : l'implication forte de la douane, appropriation par les utilisateurs, leadership gouvernementale de haut niveau et une approche consensuelle.

Les résultats présentés par ce guichet visent à la réduction significative des temps de formalité qui induit une réduction des coûts indirects de ces formalités.

b. Le guichet unique de coordination de la logistique

Ce type de guichet unique concerne plus particulièrement la logistique notamment au niveau de la place portuaire. Il se base sur la rapidité et la facilité de la logistique de la logistique à partir de l'opération de l'annonce d'un navire, jusqu'à la livraison des marchandises à leurs propriétaires, il existe aussi sous l'appellation de Cargo Community Système (CCS) au Port Community Système (PCS) dans les pays européennes, il est plutôt destiné aux grandes places portuaires.

Son impact sur la logistique est d'autant plus fort que les volumes sont importants, les infrastructures et les acteurs outillés.

Chapitre 03 : l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

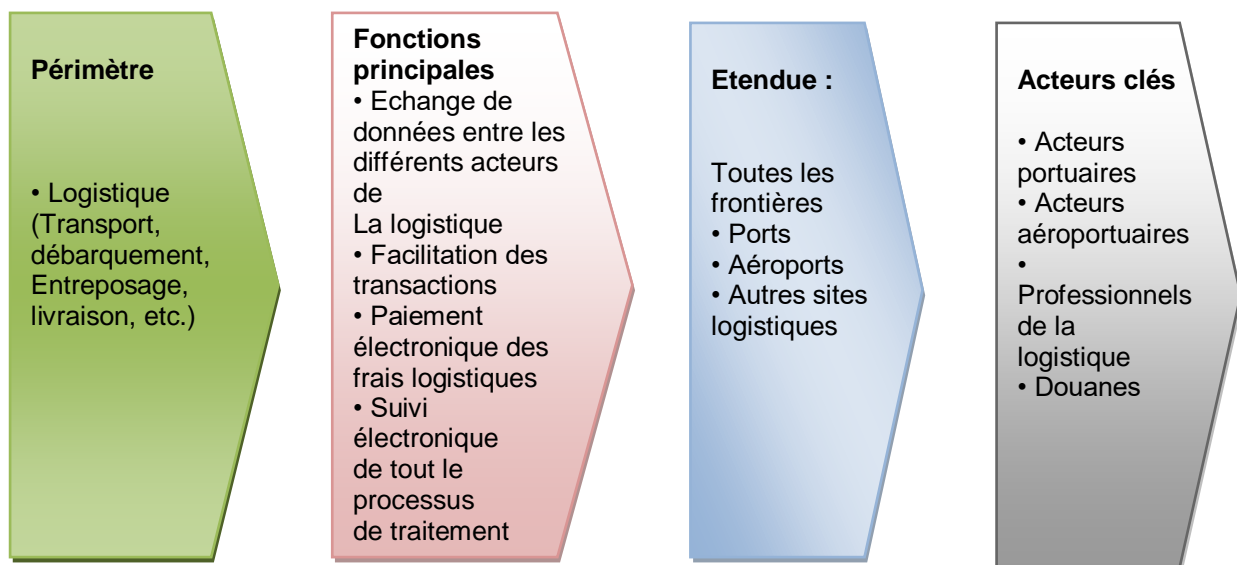


Figure n° 11.b le guichet unique de coordination de la logistique.

Les clés succès de ce type de guichet unique repose sur des conditions suivantes : la prédisposition favorable des acteurs de la logistique, mise à niveau de l'environnement pour maximiser le potentiel, appropriation par les utilisateurs...etc.

Ce type de guichet de traiter d'avantage de certain résultats en l'amélioration la performance de la logistique en terme de délias et de la faisabilité et la réduction conséquente des coûts indirects.

c. Le guichet unique intégral national

Le guichet unique intégral national est le guichet unique qui associer autour d'une plate forme unique ou des mécanismes d'interconnexion de tous les acteurs intervenants dans les formalités administratives, douanières, portuaire et logistique.

C'est la forme la plus complexe dans sa mise en œuvre car elle implique la confiance et la collaboration de plusieurs entités qui ne dépendent pas de la même autorité, ne font pas le même métier et mm parfois peuvent avoir des intérêts divergents.

Ce guichet unique est la forme qui correspond a mieux à la définition de la recommandation n°33 de CEFAC/ONU, présent sur tous les modes de transport.

Chapitre 03 : l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

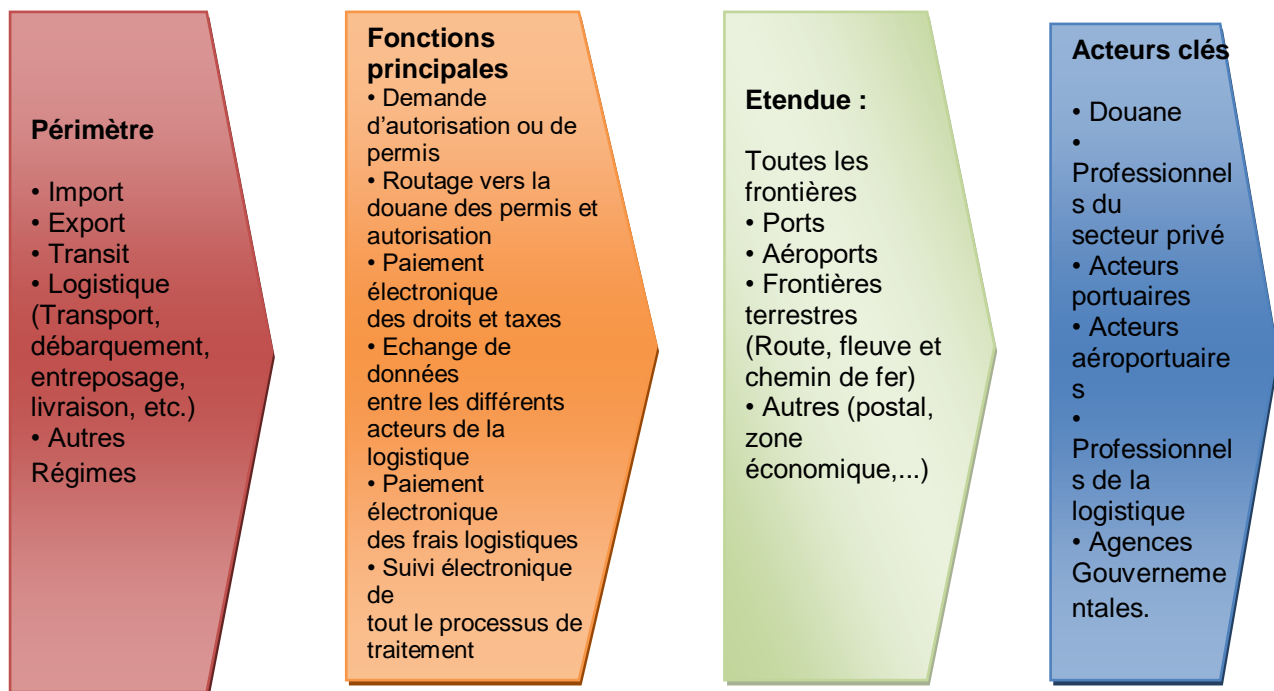


Figure n°11.c : le guichet unique intégral national

Source de figure n ° 11.a, 11.b, 11.c : M. Ibrahima NourEddine DIAGNE, guide pratique de mise en œuvre de guichet unique pour le commerce extérieur, version2, 2017.

Les conditions de réussite de ce type de guichet unique implique une nécessité d'un leadership gouvernementale de haut niveau, l'implication forte de la douane, mise à niveau de l'environnement pour maximiser le potentiel et d'autres. Ces conditions conduits aux résultats suivants : réduction significative des temps de formalité, amélioré la performance de la logistique en terme de délais et de faisabilité avec une forte réduction des coûts des formalités.

2.2. l'architecture des guichets uniques

Avec l'évolution rapide que connaît les technologies ces dernières années et l'accroissement exponentiel des possibilités d'échange et de stockage.

Dans ce cas il est déconseillé de construire une architecture de guichet unique sur la base de contraintes d'un environnement existant ou sur des contraintes d'une solution déjà

Chapitre 03 : l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

existe, mais il est recommandé d'avoir une vision architecturale ouverte sur l'avenir. A cet effet les principaux points à prendre en considération sont les suivants¹² :

- Assurer l'interconnexion avec la douane et les structures disposant d'un système informatique autonome.
- Comment réaliser les échanges avec des partenaires qui ne sont pas dotés de système informatisé.
- Jusqu'où porter l'informatisation des échanges pour avoir des résultats.
- La meilleure façon pour compenser l'absence, la mauvaise qualité ou le coût élevé des liaisons de télécommunication et savoir de quelle manière assurer la continuité de service.

Dans l'ensemble il n'y a pas une architecture universelle, dans chaque pays le type d'architecture le mieux à adopter se détermine par rapport au contexte technologique, juridique, les moyens financiers et le rapport des forces.

3. les modalités les plus courantes de guichet unique

De nombreuses formules pour la création de guichet unique existent dans le monde, mais les plus grandes modalités sont détectées lors de l'examen de divers systèmes actuellement en service ou en cours d'élaboration par le groupe de travail des procédures de commerce international CEFAC-ONU, en prenant en considération les points suivants :

- Chaque pays impose inévitablement ses propres prescriptions et conditions, malgré l'existence des pratiques commerciales communes.
- Un guichet unique doit être la conquête d'une coopération étroite entre toutes les autorités publiques, les administrations participantes et les milieux d'affaires.

On cite les trois principaux modèles de guichet unique comme suit :

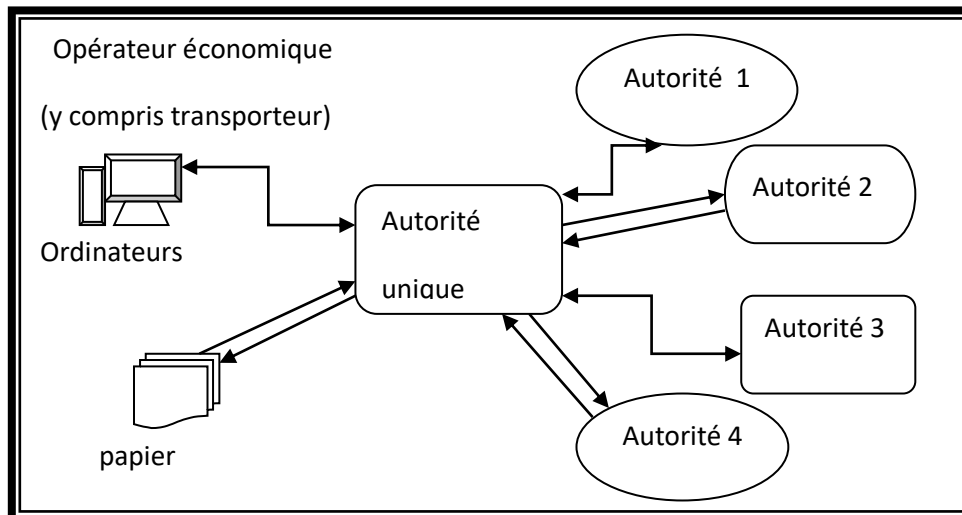
3.1. une autorité unique

Une autorité qui reçoit les informations que se soit en version papier ou par voie électronique, les communique par la suite à toutes les autorités concernées, de coordonner les

¹² https://www.swguide.org/guichet_unique/AACE_guide_pratique_Guichets_Uniques_fr.pdf consulté le 28/07/2020.

Chapitre 03 : l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

contrôles à fin d'éteindre et d'empêcher toutes blocage intempestif dans la chaîne logistique (figure suivantes) Figure n°12-a : modèle de guichet unique autorité unique.

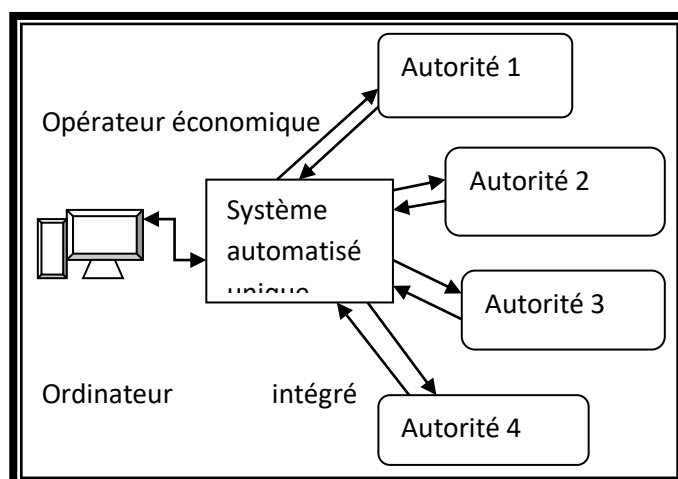


3.2. un système automatisé unique de collecte et de diffusion des informations (soit de domaine publics ou couverte par le droit de propriété)

Il permet de combiner la collecte des opérations d'utilisation et de diffusion des données relative au commerce transfrontière par voie électronique, il existe ici plusieurs possibilités :

- **Un système intégré** : qui permet de traiter les données par biais du système.
- **Un système connecté (décentralisé)** : les données seront envoyé et traiter par l'administration.
- **Ou une combinaison des deux premiers systèmes.**

Les figures (figures n° 12.b.1_12.b.2) suivantes montres les deux systèmes



Chapitre 03 : l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

Figure n° 12.b.1

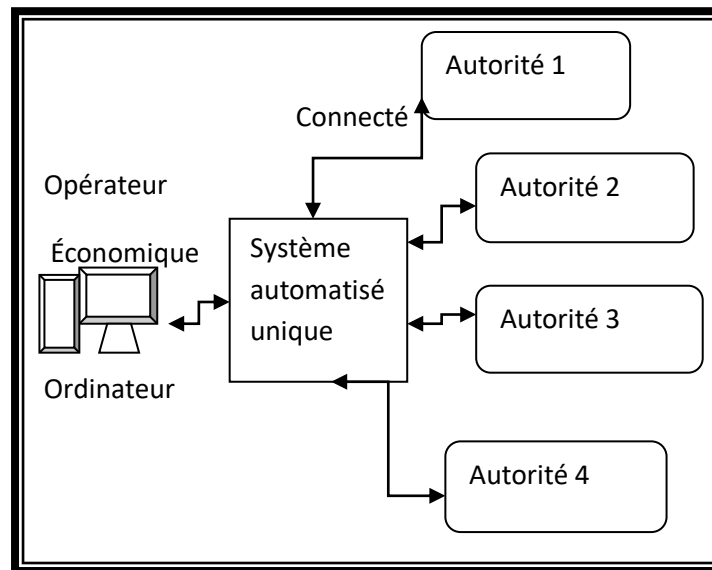
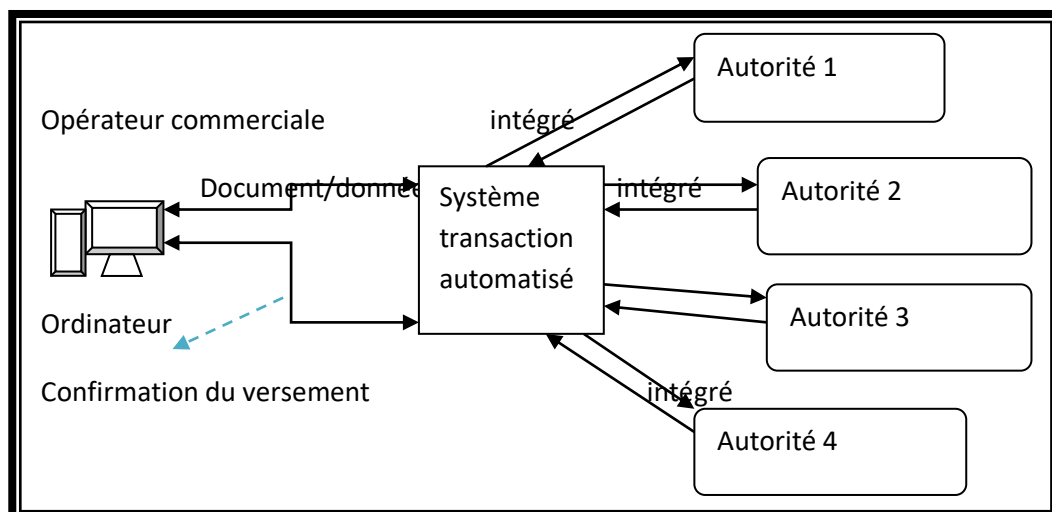


Figure n° 12.b.2

3.3. Un système de transaction automatisé :

Permet à un opérateur commerciale, par un intermédiaire de soumettre ses déclarations en une seule application par voie électronique aux divers organismes pour traitement et approbation. Figure suivante Figure n° 4.c : guichet unique de transaction automatisé.



Source (figure n° 4.a, 4.b.1, 4.b.2, 4.c) : Recommandation et lignes directrices en vue de la mise en place d'un guichet unique.

II. Les avantages et les facteurs de réussites d'un guichet unique

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

1. Les avantages de la mise en place d'un guichet unique

La mise en place d'un guichet unique peut être très bénéfique à la fois pour les pouvoirs publics et les milieux d'affaires.

Le recours à un tel système peut améliorer l'efficacité et la rentabilité des contrôle officiels et réduire les frais pour les pouvoirs publics et aux opérateurs commerciaux grâce à une parfaite utilisation des ressources.

1.1.Avantages pour les pouvoirs publics

Le guichet unique permet une meilleur combinaison des systèmes et mécanismes officiels existants tout en favorisant une plus grande ouverture et disponibilité d'une manière a ce que les pouvoirs publics fonctionnent et communiquent avec les entreprises.

Il peut être aussi renforcer au techniques de gestion des risque utilisé pour le contrôle et la lute contre les infractions de mise en œuvre d'un guichet unique qui regroupe systématiquement toutes les données et contribue à une plus grande sécurité et efficacité des procédures commerciales.

En outre, dans le cas où un guichet unique est assorti d'un système de paiement cela assure le versement rapide et en totalité des droits et autres impositions, notamment un guichet unique qui fournit des informations actualisées sur les taux des droits et autres prescriptions juridique et démarche à accomplir réduira les risques d'erreurs non intentionnelles et incitera pour une plus grande discipline.

En effet, la collecte et la coordination des informations et documents commerciaux nécessaires par biais d'un guichet unique permet de réduire la quantité de ressources humaines et financières. En résumé ces avantages en (05) points dont¹³ :

- Utilisation plus efficace et rentable des ressources.
- Rentrées régulières (et souvent accrues) des recettes.
- Meilleure discipline des opérateurs commerciaux.
- Renforcement de la sécurité.

¹³ Recommandation et lignes directrices en vue de la mise en place d'un guichet unique https://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommandations/rec33/rec33_trd352f.pdf consulté le 28/07/2020.

Chapitre 03 : l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

- Amélioration de l'intégrité et de la transparence.

1.2. Les avantages pour les opérateurs commerciaux

Dans les milieux d'affaires, le guichet unique permet d'offrir à l'opérateur un avantage vital, de possibilité de soumettre à un seul point en une seule fois l'ensemble des informations et documents demandés à toutes les administrations publiques qui interviennent dans les formalités liées au commerce d'importation, d'exportation et de transit.

Le guichet unique permet aux opérateurs de bénéficier selon toutes probabilités d'une sortie et un dédouanement des marchandises plus rapide, ce qui leur permet d'accélérer la chaîne d'approvisionnement, et plus l'amélioration de la transparence et l'accroissement de la prévisibilité peuvent réduire les possibilités des fraudes, aussi bien dans le secteur public que dans le secteur privé.

En effet, le guichet unique permet de réduire les coûts administratifs des transactions commerciales et encourage les opérateurs à une plus grande discipline du fait qu'il est un office de point de contact pour l'obtention des informations sur les règlements à appliquer et de formalités à accomplir. De ce fait en résumé ces avantages dans les points suivantes :

- Abaissement des coûts grâce à la réduction des délais.
- Sortie et dédouanement des marchandises plus rapide.
- Prévisibilité dans l'application et l'interprétation des règles.
- Utilisation plus efficace et plus économique des ressources.
- Amélioration de la transparence.

D'après une étude de cas établie en 2011 sur le rôle du guichet unique sur les échanges commerciaux de Mozambique¹⁴, ces derniers sont caractérisés comme suit :

- Pour l'importateur/exportateur : temps de dédouanement plus courts (il passe de trois(03) jours à quelques heures), un processus plus transparents et plus prévisible et une bureaucratie allégée.
- Pour la douane : une grande productivité du personnel, grâce aux infrastructures plus modernes, une augmentation des recettes douanières, un environnement de travail plus structuré et mieux contrôlé et un plus grand professionnalisme.

¹⁴Guide de facilitation du commerce Etude de cas Mozambique tiré sur le site <http://tfig.unece.org/FR/cases/Mozambique.pdf> . Consulté le 28/07/2020.

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

- Pour les banques commerciales : augmentation de nombre de client, un accroissement du volume des fonds faisant l'objet d'opération bancaire.
- Pour les pouvoirs publics : une augmentation substantielle de recettes publiques, la capacité à faire montre de meilleures pratiques dans la région et la satisfaction des bailleurs de fonds.
- Pour l'économie : une plus grande transparence et une meilleure gouvernance au niveau des douanes.

2. Facteurs essentiels pour réussir la mise en place d'un guichet unique

La mise en place d'un guichet unique repose sur la conception d'un certain nombre de conditions préalable et de facteurs qui se varient d'un pays à l'autre et d'un projet à l'autre. Cette dernière partie des lignes directrices présente un certain nombre de facteur qui sont exposé dans l'examen de l'élaboration et de fonctionnement du guichet unique dans divers pays, établie par le groupe de travail des procédures du commerce international.

Ces facteurs ne sont pas présentés dans un ordre particulier, ils ont donnée que les situations peuvent être différentes d'un pays et d'une zone à l'autre, certains de ces points ont été déjà mentionnées dans les lignes directrices, seront rappeler à fin de les mettre mieux en relief.

2.1.La volonté politique

L'un des facteurs les plus importants pour la réussite de la mise en place de guichet unique est la ferme politique, manifester à la fois par les organismes publics et par l'ensemble des opérations commerciaux. Pour mobilisé de cette volonté politique, il est recommander de bien diffuser l'information explicite et impartiales sur les objectifs poursuivis, les indices, les avantages et les difficultés éventuelles en ce qui concerne la création de guichet unique. Le montant des ressources disponibles à cet effet est relié à l'intensité de la volonté politique et la détermination manifestée en faveur du projet.

2.2.Un solide organisme de chef de file

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

L'indispensable de volonté politique ne suffit pas, il faut également se disposer d'un chef de file solide, avec des ressources et de pouvoir nécessaire pour lancer le projet et le suivre tout au long de différentes phases de sa mise en œuvre. Donc cette organisation doit se doter d'un soutien politique, de autorité juridique et des ressources humains et financiers primordial, et entretenir des relations avec les milieux commerciaux, en effet il est important de confier le projet à une forte personnalité qui sera capable de s'en faire l'ardent défenseur.

2.3.Instauraton d'un partenariat entre l'Administration et les milieux commerciaux

Un système de guichet unique est un modèle concret de coopération entre les organismes publics et entre les pouvoirs publics et les milieux commerciaux. Il offre une bonne occasion d'instaurer un partenariat entre le secteur public et le secteur privé dans le but de créer ce système et de le faire fonctionner. C'est pourquoi les représentants de tous les organismes publics et privés concernés doivent être invités dès le départ à participer à l'élaboration du système, c'est-à-dire à participer à toutes les étapes du projet, depuis la définition initiale de ses objectifs, l'analyse de la situation et la conception du projet jusqu'à son exécution.

2.4.Cadre d'application bien délimité et objectifs clairement définis

Comme pour tout autre projet, la définition dès le départ de buts et d'objectifs clairement définis contribuera à orienter le projet tout au long des diverses étapes de sa réalisation. Ces buts et objectifs doivent reposer sur une analyse minutieuse des besoins, des aspirations et des ressources des principales parties prenantes ainsi que sur l'infrastructure existante et les systèmes appliqués jusque là pour soumettre aux pouvoirs publics les informations relatives au commerce.

2.5.Convivialité et accessibilité

La facilité d'accès et d'utilisation est elle aussi un élément essentiel du succès d'un guichet unique. Il faut élaborer à l'intention des utilisateurs un mode d'emploi et une brochure explicative détaillés. Il faut prévoir un service d'assistance et un accompagnement des utilisateurs, y compris sous la forme d'une formation, en particulier dans la phase initiale de mise en œuvre du projet.

Chapitre 03 : l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

Le système doit absolument être conçu en fonction des véritables moyens informatiques du pays ou de la région dans lequel il sera installé. Sans perdre de vue les possibilités d'évolution future des technologies, un maximum d'utilisateurs doivent être en mesure d'utiliser le guichet unique dès sa mise en service.

2.6. Cadre juridique propice

La création du cadre juridique nécessaire est une condition préalable à la mise en place d'un guichet unique. Il faut établir les lois et restrictions juridiques à appliquer et les analyser avec discernement. Par exemple, il sera peut-être nécessaire dans certains cas de modifier la législation afin de faciliter la communication ou l'échange de données par voie électronique et/ou la mise en place d'un système de signature électronique. De surcroît, il sera peut-être nécessaire de lever certaines restrictions concernant la communication mutuelle d'informations parmi les autorités et les administrations ainsi que les modalités d'organisation pour la bonne marche du guichet unique.

2.7. Normes et recommandations internationales

La mise en place d'un guichet unique impose généralement l'harmonisation et l'alignement des documents commerciaux et ensemble de données utilisés. Afin d'être compatibles avec d'autres applications et systèmes internationaux, ces documents et modèles de données doivent être établis d'après les normes et recommandations internationales.

Dès lors que les informations font l'objet d'un échange informatisé, il est absolument nécessaire, pour garantir un fonctionnement automatique et harmonieux du guichet unique, d'harmoniser, de simplifier et de normaliser toutes les données utilisées dans le commerce international.

2.8. Inventaire des obstacles possibles

Il est possible que les intervenants au sein des pouvoirs publics ou des milieux commerciaux n'accueillent pas tous favorablement la mise en place d'un guichet unique. Il faut alors mettre en lumière les préoccupations particulières de ceux qui s'y opposent et leur proposer des solutions aussitôt que possible dès le début du projet. Les obstacles recensés doivent être traités individuellement, en tenant compte de la situation et des impératifs locaux.

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

2.9.Modèle financier

Il faut aussitôt que possible dès le début du projet prendre une décision concernant le choix du modèle financier pour le guichet unique. Il peut s'agir d'un système totalement financé par les pouvoirs publics, ou d'un modèle entièrement autonome. Il faut également étudier les possibilités de partenariat entre le secteur public et le secteur privé si cette solution semble préférable. Être clair sur ce point peut beaucoup contribuer à inciter les décideurs à se déclarer en faveur du système.

2.10. Possibilité d'un système de perception

Certains guichets uniques (en Thaïlande par exemple) comprennent un système de perception des redevances, taxes, droits et autres impositions. Cette formule peut présenter beaucoup d'attrait à la fois pour les pouvoirs publics et les opérateurs commerciaux, et elle revêt une importance particulière lorsque le système doit procurer des recettes.

2.11. Promotion et diffusion

La promotion d'un guichet unique est très importante et doit être planifiée avec soin. La campagne de promotion doit mobiliser des représentants de toutes les principales parties prenantes des secteurs public et privé car ce sont elles qui peuvent fournir de précieuses informations sur les attentes des utilisateurs et aider à orienter les messages à élaborer.

2.12. Stratégie en matière de communication

La création d'un mécanisme approprié pour tenir toutes les parties prenantes informées des buts, objectifs et cibles du projet ainsi que de l'état de son avancement (et des difficultés rencontrées) engendre la confiance et évite le type de malentendu qui peut conduire à la faillite d'un projet de bonne qualité à tous autres égards. Dans ce contexte, il est extrêmement important de répondre comme il convient aux attentes des parties prenantes et il vaut la peine de garder en mémoire cet adage bien connu des hommes d'affaires qu'il faut promettre moins et fournir plus (et non l'inverse).

Chapitre 03 : l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

SECTION 03 : l'instauration des mesures de modernisation de la douane algérienne pour la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

Avec la mondialisation et l'expansion des échanges commerciaux, la gestion des opérations dans la chaîne logistique s'avère de plus en plus complexe, et dans le but de faciliter et accélérer l'enlèvement des marchandises qui s'est traduits principalement par la lenteur des procédures de dédouanement, l'Algérie s'est tournée vers des mesures pour la modernisation de l'administration des douanes pour réduire les délais et les coûts au sein de la chaîne logistique.

Dans ce cadre à l'occasion l'accord d'association de l'Algérie avec l'UE, un programme d'appui à la mise en œuvre de l'accord d'association Algérie-Union Européenne, dont l'objectif spécifique vise la modernisation de la direction générale des douanes (DGD) par la création d'une centrale des risques et l'amélioration de la qualité des services.

I. La mise en place d'un guichet unique en Algérie

Le guichet unique en Algérie ce n'est qu'un projet sur papier, en réalité l'Algérie reconnaît un très retard sur le portail électronique en comparant avec leur pays voisins, « nous ne sommes pas encore arrivés à un guichet unique », à indiquer le directeur générale des douanes M. BOUDERBALA une grande volonté pour la mise en place d'un guichet unique s'est déclaré le 09 octobre 2018 lors de la journée d'étude sur le guichet unique qui s'est porté sur deux points¹⁵ :

- Présentation du système GUP Algérien par la joint-venture « DJAZAIR PORT COMMUNITY SYSTÈME » créée en 2016 pour la mise en place de ce dernier.
- Les modalités de mise en exploitation du GUP à court terme.

À titre de rappel « le guichet unique est un réseau de télécommunication à valeur ajoutée qui permet aux professionnels de secteur portuaire et à l'administration des douanes d'échanger des données et des messages en toute confidentialité et sécurité.

¹⁵ <http://www.untca.dz/journ%C3%A9e-d%C3%A9tudes-sur-le-guichet-unique-portuaire> consulté 25/09/2020.

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

En outre se propose garantir une grande fiabilité et faciliter dans les procédures d'importation et l'exportation tous en réduisant les délais de passage portuaire des marchandises.

Donc ce portail électronique simplifié et facilite la fourniture et mise en commun des informations nécessaires à l'accomplissement de toutes les formalités relatives au commerce aussi bien pour les opérateurs commerciaux que pour les autorités publiques.

1. Adaptation d'un système de gestion automatisée des douanes

Dans la volet de programme de la mise en de l'article 63 de l'accord d'association, concerne la coopération en matière douanière est vise à garantir le respect du régime de libre échange¹⁶. Elle également en priorité sur :

- La simplification des contrôles et des procédures douanières.
- La mise en place de l'école nationale des douanes (END) pour la formation de personnel qui travail en douane (fonctionnaire en douane).
- L'utilisation de guichet unique portuaire.
- La consolidation du statut de l'opérateur économique agréé (OEA), et son élargissement à d'autre secteur d'activité.

A cette effet , la douane algérien à s'engager vers d'adaptation des effet de la mondialisation par l'utilisation des nouvelles techniques pour assurer un contrôle douaner efficace basé sur la gestion de risque et la simplification des procédures et l'allégement des contrôles pour qu'ils se soient limités . donc elle s'est tenue à la mise en place d'un système d gestion informatisé de l'ensemble des procédure de dédouanement dès l'arrivée de la marchandise jusqu'à son enlèvement et chargée aussi de la gestion de risque à travers le ciblage des déclarations où le contrôle est la visite physique sont obligatoire¹⁷

1.1.L'utilisation du système SIGAD :

L'informatisation des services de la douane algérien à été lancer en premier lien en 1986, qui à été un système ancien, saturé pendent (02) deux années seulement, il s'est limité

¹⁶ https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/accord_association_fr.pdf consulté le 25/09/2020.

¹⁷ Mr KHALIL Ahmed, « la chaine logistique en commerce international, facilitation réalité et perspectives : cas de l'Algérie », mémoire de magister en science économique, école doctorat de l'économie et de management, université d'Oran, 2012/2013, p124.

Chapitre 03 : l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

uniquement à l'élaboration et diffusion des différents états statistiques classiques aussi bien que la saisie et l'édition des déclarations limités en un seul site d'Alger (port et air port).¹⁸

Dés l'année 1995, la douane algérien a procédé à la mise en place d'un système intégré d'information et de gestion automatisée sous l'abréviation SIGAD, après la réalisation d'un centre de l'information et de statistique (CNIS)¹⁹.

En effet, l'exécution de ce réseau permettant de traiter l'essentiel du commerce extérieur algérien. Aujourd'hui il permet aux pouvoirs publics de disposer des statistiques en temps réel, ce qui aide à suivre de près l'évolution des «échanges commerciaux.

Ce système d'information et de gestion automatisée des douanes (SIGAD) est un système informatique de gestion qui vise principalement à atteindre les objectifs suivants²⁰ :

- La maîtrise du processus dédouanement.
- Le contrôle efficace, l'uniformisation, la fiabilité, la célérité dans l'application de la réglementation sur tout le territoire national.
- La disponibilité permanente et en temps opportun des statistiques sur le commerce extérieur.
- La maîtrise du mouvement des marchandises au niveau des zones logistiques portuaires et même aéroportuaires.
- La vulgarisation de l'utilisation de l'outil informatique à travers sa généralisation et l'adaptation des services aux nouvelles techniques de gestion dont l'informatique constitue le moyen incontournable.
- On pense qu'il vise à la réduction des délais de dédouanement et des coûts.

1.1.1. Définition du système SIGAD :

Le système SIGAD consiste en un réseau automatique qui permet le dédouanement des marchandises avec l'utilisation de l'outil informatique, la gestion des contentieux et la gestion des risques, d'avoir les statistiques du commerce extérieur en temps réel.

¹⁸ Mr KHAIL, *ibid.*

¹⁹ Le Conseil national de l'information statistique (Cnis) assure la concertation entre les producteurs et les utilisateurs de la statistique publique, Il contribue ainsi à ce que soit établi chaque année un programme de travaux et d'enquêtes statistiques en phase avec les besoins des acteurs pour comprendre la société dans le domaine social et économique.

²⁰ Article 12 de code des douanes, décret n° 93-334, du 27 décembre 1993 portant création du centre national de l'informatisation et statistique, journal officiel de la république algérien n°22 du 31 mars 1999.

Chapitre 03 : l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

En effet, ce système se caractérise comme étant un système qui prend en charge des tâches répétitives, et offre aussi aux opérateurs la possibilité de procéder au dédouanement de leurs marchandises dès leur embarquement jusqu'à leur enlèvement.

Le système de dédouanement à distance constitue une phase supérieure du SIGAD, à bénéficier jusqu'à présent aux administrations d'autorité, aux entreprises économiques publiques et privées performantes ayant déclaré clairement leur volonté de s'intégrer au système informatique des douanes, peuvent par une connexion directe au système SIGAD effectuer la procédure de dépôt de la déclaration en détail de leurs marchandises à distance à partir de leur bureau²¹.

1.1.2. Les sous-systèmes du SIGAD :

Le système SIGAD a fait l'objet de mises à jour plusieurs fois et cela pour s'adapter et effectuer les tâches qui sont lui confiées correctement. Ce système est constitué de bases de données organisées en sous-systèmes. Actuellement, il comprend quatre (04) sous-systèmes à savoir²² :

- Un système de Tarif intégré :

Désigne l'ensemble des règlements, droits et taxes applicables ainsi que permet la codification et désignation des marchandises, les avantages fiscaux et les formalités administratives particulières relatives aux normes de commercialisation et au contrôle des frontières (sanitaire, phytosanitaire et de qualité).

- Le système de dédouanement des marchandises à l'import et à l'export par l'automatisation des procédures du manifeste (l'entrée) à la sortie des magasins et aires de dépôts temporaires.
- Le système de gestion du contentieux lié aux opérations commerciales (suivi des litiges éventuels lors des opérations d'import et d'export)
- Le système statistique, la manipulation et l'interprétation des informations recueillies sur le système de dédouanement (analyse des données).

Le système SIGAD est toujours en évolution, il comprend à ce jour :

²¹ https://www.douane.gov.dz/IMG/pdf/info_douane_no05_2013_fr.pdf consulté le 25/09/2020.

²² BEKKI Rachid, « la performance, un enjeu stratégique pour les institutions publiques, étude de cas : la douane algérienne », mémoire de magister en management stratégique, université d'Oran ES-Senia, 2011/2012, p149.

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

- Le fichier des infracteurs.
- Le système de gestion des marchandises admise en dépôt.
- La gestion des régimes douanier (admissions temporaires, entrepôts de douane, perfectionnements actif, transit intérieur).
- Les fichiers des opérateurs.
- Le système statistique.
- Le contrôle interne (délais de chaque procédure, cotation automatique des inspecteurs, vérificateurs et rédaction des certificats de visite, comportement des consignataires des commissionnaires en douane et des inspecteurs, vérificateurs).

1.2.Les principaux bureaux de donnée connectée au système SIGAD :

Les ports d'Alger , d'Oran , de Annaba , de Skikda , de Bejaia , d'Arzew , Mostaganem ,et de Ghazaouet (y compris aussi le régime particulier applicable aux voyageurs et aux dédouanement du exonération des droits et taxes , changement de résidence , franchise douanier , ... etc.).

Les ports secs de la wilaya d'Alger.

Aéroport d'Alger.

Les principaux ports frontaliers de L'est :

El-Ayoun (wilaya d'Tarif), El Hadada (wilaya de Souk-Ahras) et Bouchebka (wilaya Tébessa)

De l'ouest Akid Lotfi (wilaya de Tlemcen).

1.3.Les bases de déclaration et de données statistiques des documents

Le système SIGAD avec tous les systèmes , il constitue une base de données très riche , permettant de surveiller les courants d'importation , de faciliter et d'orienter les analyses et parvenir aussi à déceler les risques de fraude , il comprend donc une base de données statistiques²³

²³ KEBIR H, TAGUIN S, « la gestion des opération douanière en Algérie cas : de inspection divisionnaire de douane de Tizi-Ouzou », mémoire de fin de cycle pour l'obtention de diplôme master en commerce et finance international, université mouloud Mammeri Tizi-Ouzou, 2017, p90.

Chapitre 03 : l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

a. Base de données statistiques :

le système d'information automatique des douanes permet de recueillir tous les informations permettant d'élaborer des statistiques de commerce extérieures détaillées, fiables et dans les délais recoud, d'après les estimations de SNIS, 95% du volume d'informations du commerce extérieure sont exploiter en temps réel, cela permet ainsi de répondre effectivement aux divers demandes émanant des pouvoirs publiques, et des opérateurs économiques et tous autres intéressent par les opérations du commerce extérieures, il offrent aussi bien une divers des résultats statistiques a propos de :

✓ Activités portuaire :

- Marchandise en souffrance.
- Responsabilités des intervenants.
- Mouvement des marchandises au niveau du magasin.
-

✓ Transports :

- Statistique par pavillons et par consignataires.
- Statistique par ports (flux de marchandises, pays d'origine).

✓ Le commerce extérieur :

- Statistique par produits /pays-pays / produits.
- Statistique par régions économiques –zones géographique.
- Statistique par partenaires commerciaux.
- Statistique par opérateurs économiques – déclarants en douanes.

✓ Les statistiques budgétaires :

- Statistiques des recouvrements budgétaires.
- Statistiques fiscale (droits de douanes, tva ...)

✓ Les statistiques financière :

- Importation par mode de financement.
- Importation par banques domiciliataires.
- Devises de facturation.

b. la base de données des déclarations :

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

La prise en charge de dédouanement par le système passe obligatoire par la phase de saisie d'informations que contient le manifeste et les déclarations, il comprend les informations suivants :

- Numéro de bureau des douanes.
- Date de déclaration.
- Régime douanière.
- L'identification de l'opération (identifiant fiscale, nom, siège social on domicile ...).
- Déclarant.
- Espèce.
- L'origine.
- Provenance.
- Valeur facturée.
- Poids.
- Réglementation du produit.
- Mode de paiement.
- Et les joindre avec la documentation nécessaire à savoir numéro de domiciliation bancaire, connaissent et titre de transport

Par cette étape d'administration des douanes. Constitue un fichier de déclaration, de crée des logiciels permettant la consultation de cette base de donnée, ces informations que contenues sur ces documents sont saisie au niveau des bureaux de douanes informatises, à domicile pour les opérateurs bénéficiant du dédouanement à distance, exemple de l'OEA.

1.4.Le fonctionnement du système SIGAD

La base du système SIGAD est alimenté d'une manière quotidienne, par tous les informations contenues dans les manifestes saisie, des déclarations validées, les observations des inspecteurs liquidateurs et les receveurs. Ainsi l'information de contentieuses constatées²⁴

Le décret n°93-334 du 27 décembre 1993 portant la création du centre national de l'informatique et des statistiques (CNIS) , l'utilisation du SIGAD par le déclarant à l'aide de ces propres terminaux est subordonné à signature d'une convention avec l'administration des

²⁴ KEBIR H, TAGUIN S, op, cit, p 90.

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

douanes , l'accès à ce dernier , s'opère par la biais de l'introduction d'un code d'accès et d'un mot de passe propre à chaque utilisateur²⁵

Le fonctionnement du ce système intégré depuis d'entrée des marchandises sur le territoire national et leur transit au bureau des douanes, jusqu'à leur validation, liquidation et acquisition des droits et taxes et puis leur sortie vers sa destination. De ce fait, le système SIGAD prend en charge les marchandises tous au long de circuit de dédouanement de marchandises.

Dans le premier lieu il s'agit de la phase de déclaration sommaire de la cargaison où le manifeste à déposé au bureau de douane (IPS) par le représentant du navire (agent maritime ou consignataire) dans un délai de 24h, l'enregistrement du manifeste saisie par l'agent consignataire au bureau de douane d'entée, ou à distance s'il est connecté il sera valider par le système SIGAD, qui entraine son enregistrement, et lui affecter un numéro du gros.

N,B : l'enregistrement du manifeste par le consignataire sur le système SIGAD , se fait qu'après l'accostage du navire à quai , et non avant , cette formalité de mise en douane présente une preuve de la présence de la cargaison à quai , ce qui permettra par la suite d'effectuer l' ICOR au déchargement à l'aide de l'exemplaire du manifeste enregistré par l'IPS (inspection principale aux section)²⁶ . Donc après l'enregistrement du manifeste le consignataire détient un numéro de gros qui contient tous les informations sur la cargaison.

Le schéma suivant présent le circuit de la déclaration sommaire sur le système SIGAD.

²⁵ Article 6, 7, décret n° 93-334, , du 27décembre 1993 portant création du centre national de l'informatisation et statistique, journal officiel de la république algérien n°22 du 31 mars 1999.

²⁶ MAZOUZ F, HANICHE H, « La gestion des procédures de dédouanement en Algérie Cas : Inspection divisionnaire de l'aéroport D'Alger Houari Boumediene-fret », Diplôme de Master en Sciences commerciales, UNIVERSITE MOULOUD MAMMERI DE TIZI-OUZOU, 2017/2018, p81.

Chapitre 03 : l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

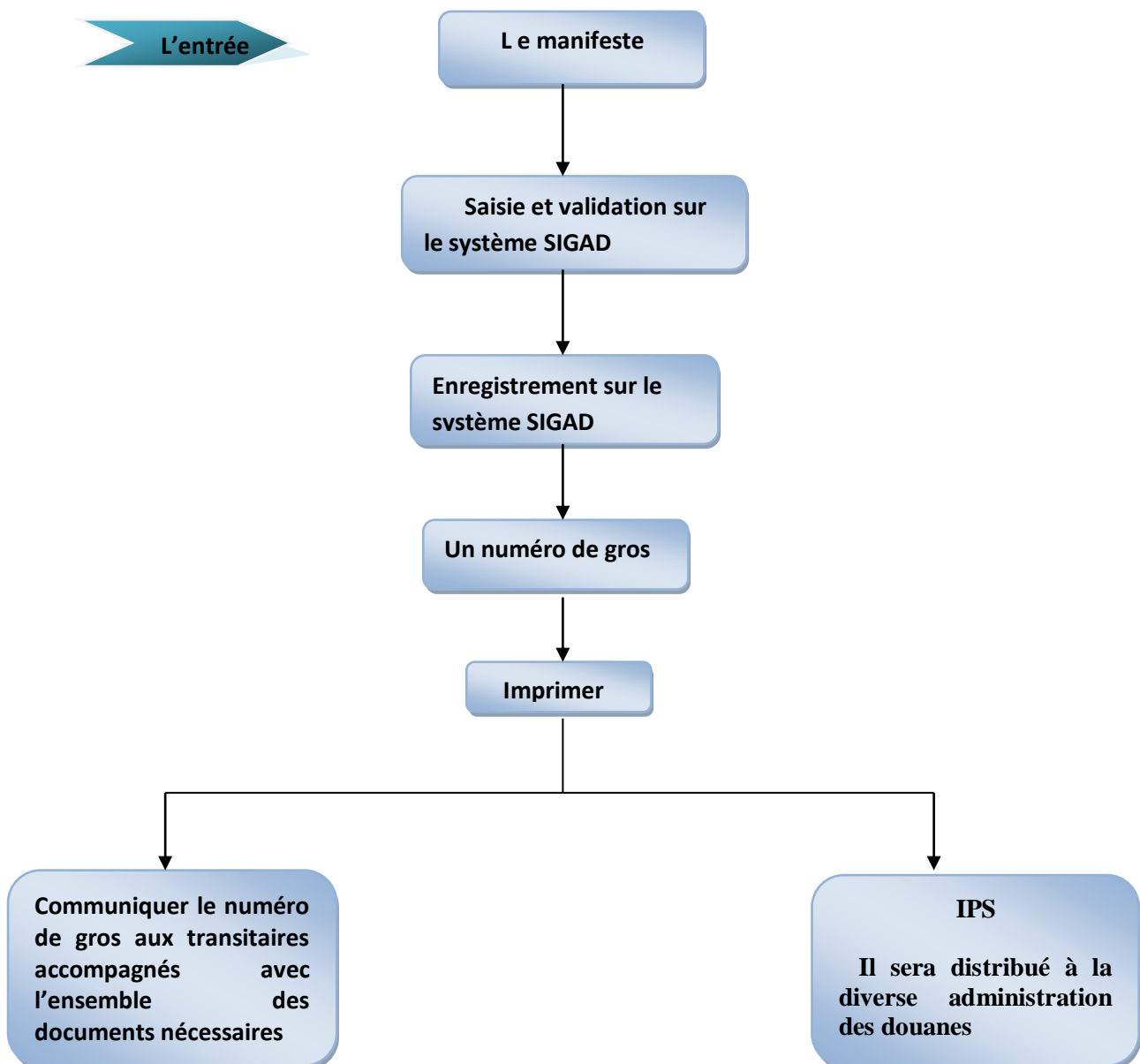


Schéma n°01 : le circuit de la déclaration sommaire sur le système SIGAD.

Source : réalisé par nous soi sur la base de données interne de la douane de Bejaia.

Dans le second lieu il s'agit de la déclaration en détail, c'est une déclaration complétant contenant tous les éléments détaillés nécessaires à l'application immédiate des droits des douanes, taxes, et mesures de contrôle et assignant un régime douanier à chaque marchandise²⁷.

²⁷ MAKRAM Z, « l'appréciation des risques et spécificité liées à une opération d'importation et rôle de l'expert contrôle », faculté science économique et gestion des Sfax, entreprise comptable, 2008.

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

La déclaration est saisie au niveau des services des douanes, ou à distance sur le système SIGAD, comme le montre le schéma n°02

L'enregistrement de la déclaration en détail suit les taches suivantes :

- Numérisation des déclarations et le report du numéro de la déclaration (numéro de gros) sur la pièce jointe en annexe.
- L'apposition de la date d'enregistrement sur la déclaration.
- L'apposition sur les déclarations de la signature de l'inspecteur qui procède à l'opération d'enregistrement.
- La vérification de la déclaration par les inspecteurs vérificateurs pour énoncer le contrôle documentaire, et procéder le jugement utilisé à la vérification de tous on partie des marchandises déclarées²⁸.

Dans cette phase les déclarations en détail seront dirigé vert deux possibilités, soit vers le receveur pour les déclarations cotées en circuit vert²⁹, ou vers la direction de l'IPCOC pour les déclarations cotées en circuit orange et rouge³⁰.

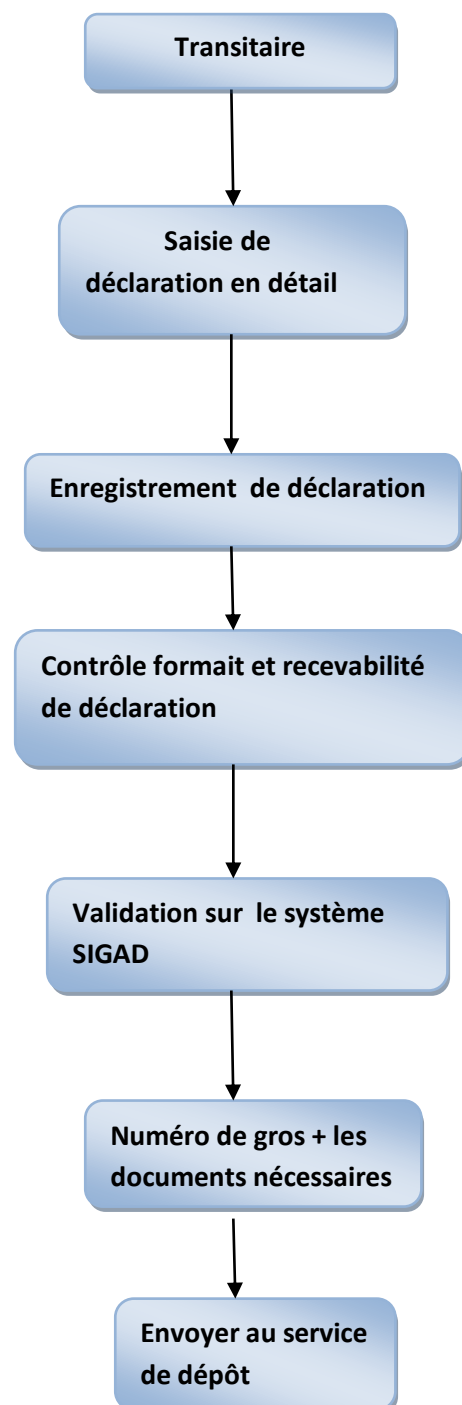
²⁸ KEBIR H, ibid. p79.

²⁹ Le canal vert est un couloir de dédouanement rapide des conteneurs FCL (full container load) munie d'un scellé de sécurité SGS. Il a été mis en place par instruction ministérielle N°060/CF/MINEFI/DD du 01/11/1999 et entre dans le cadre du programme de sécurisation des recettes douanières, bénéficie par les opérateur économiques agréés.

³⁰ <https://www.douane.gov.dz/spip.php?article67> consulté le 25/09/2020.

Chapitre 03 : l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

Schéma n°02 : circuit de la déclaration en détail sur le système SIGAD.



Source : réalisé par nous soi sur la base de données interne de la douane de Bejaia.

Les déclarations orientées vers le circuit vert font pas l'objet de contrôle immédiat , c'est –à-dire que les déclarations ne sont contrôlées et les marchandises ne sont pas vérifiées , les marchandises sont enlevées dès de dépôt de la déclaration en douane et l'acquittent des

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

droits et taxes par le déclarant peuvent bénéficier de ce circuit³¹, entre autres les opérateurs économiques agréés le schéma suivant désigne le circuit de la déclaration qui bénéficie d'un circuit vert et ce qui passe par la direction de l'IPCOC .

Le schéma n°03 explique les circuits de déclaration orienté vers le circuit vert et celle orienter vers la direction de l'IPCOC.

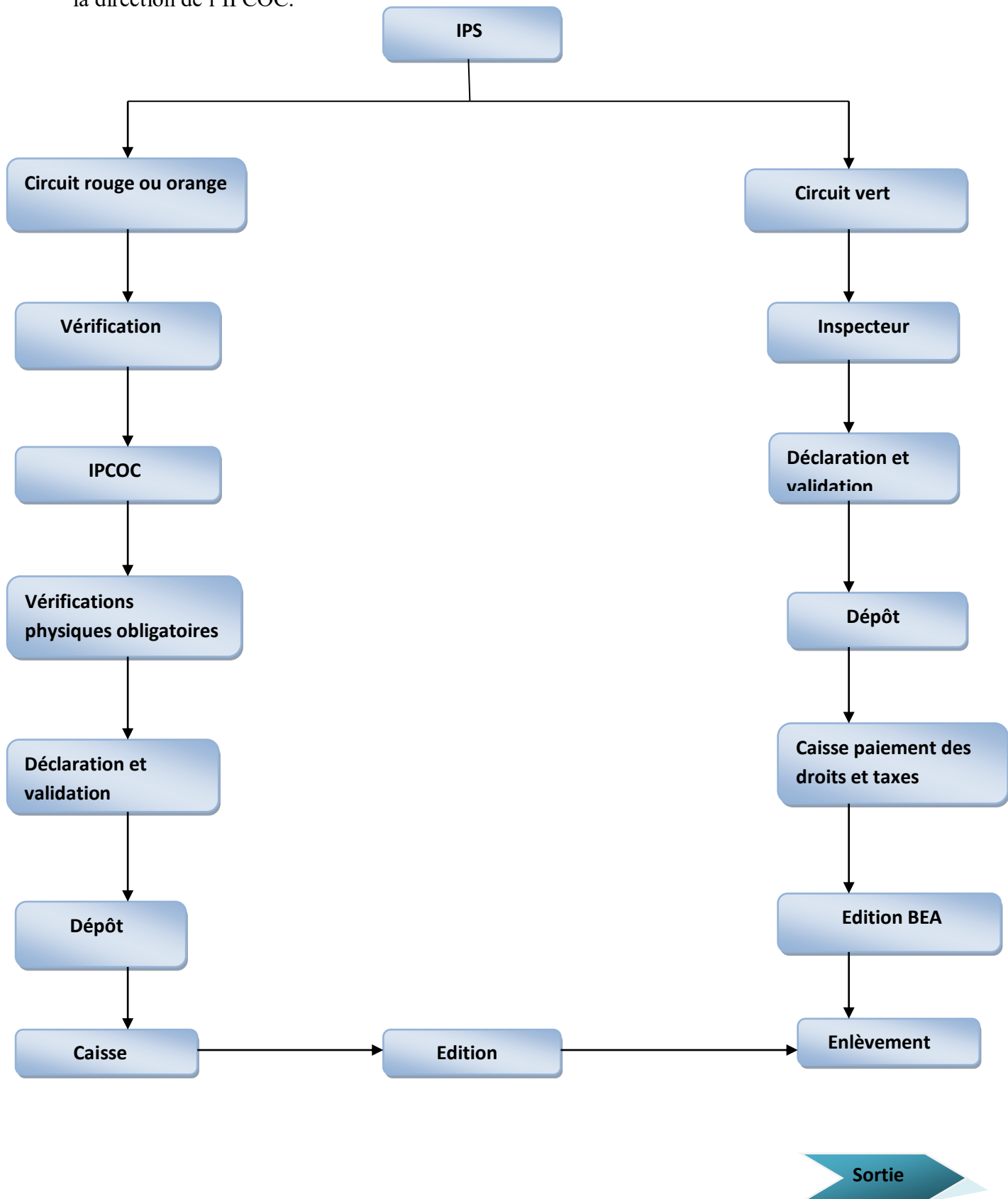
La phase finale dans la procédure de dédouanement des marchandises, les marchandises est la mise à libre disposition du destinataire ou de l'expéditeur à l'aide d'un bon à enlevé et la quittance délivrés par le caissier.

A cette effet, le SIGAD assure le traitement automatisé de la déclaration qui se focalise sur le contrôle de la recevabilité des déclarations, à la liquidation des droits et taxes exigibles ainsi le contrôle de la gestion des crédits d'enlèvement. Il précise aux déclarants et au service, documents exigibles en vertu de la réglementation en vigueur et il sélectionne les déclarations en circuit accéléré, en circuit d'admission aux moyens de fichiers, comportant des critères fixés au niveau national et local.

³¹ Cette procédure de facilitation est élargie à tous les opérateurs qui font du commerce extérieur en activité importante et qui n'ont aucun antécédent avec la douane, les impôts et les banques, et qui offrent des garanties suffisantes ; il s'agit dans un premier temps particulièrement : Des producteurs ou des industriels, Des investisseurs, Des exportateurs. Ces trois catégories bénéficiaires, réalisant des opérations de mise à la consommation directe (déclaration code 1000) ou d'exportation directe (déclaration code 1100), doivent en outre remplir certaines conditions tendant à garantir les intérêts du trésor public.

Chapitre 03 : l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

Schéma n°03 : les circuits de déclaration orienté vers le circuit vert et celle orienter vers la direction de l'IPCOC.



Source : réalisé par nous soin sur la base des données interne des douanes

Chapitre 03 : l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

1.5. Les avantages apportés par le SIGAD

D'une manière générale, le système de gestion automatisé des douanes SIGAD allège les manipulations et écritures de documents évite le transport et le stockage de documents relatifs mieux dans la journée les volumes de trafics et améliorer la qualité des supports d'information, en outre l'informatisation des activités douanières à permis :³²

- D'éviter les relations directs avec les opérateurs et les fonctionnaires des douanes ce qui tend à supprimer leur subjectivité et leur pouvoir discrétionnaire.
- Garantir une réelle uniformisation dans l'application des lois et règlement, renforçant ainsi les principes de la moralité des mécanismes douanière et de l'égalité des opérateurs et des citoyens devant la loi douanière.
- D'améliorer la qualité du contrôle et de la lutte contre la fraude, qui sera de plus en plus réalisé à posteriori sur la base de critères de sélection préalablement établis comme si la règle dans les pays avancés.

2. Le statut d'opérateur économique agréé

Cette mesure est valable dans tous les pays membre de l'UE qui est destiné à alléger les obligations et contraintes douanières des entreprises sur la base d'une relation de confiance réciproque et à mieux cibler les contrôles.

Le statut d'opérateur économique agréé OEA donne lieu pour trois (03) options à choisir par le demandeur de cet agrément pour la dénomination des certificats suivantes³³ :

- **Le certificat OEA « simplification douanières »** qui permet de réduire les contrôles douaniers, facilite l'obtention et de renouvellement des procédures simplifiées de dédouanement et accorde un traitement prioritaire des opérations soumises à vérification.
- **Le certificat OEA « sécurité/sureté »** qui, outre les avantages précédents, diminue les informations à communiquer dans la déclaration sommaire d'entrée et entraîne la notification des contrôles physiques des marchandises dans le cadre des mesures de sécurisation.

³² TCHINA Brahim, « le circuit vert : enseignements et perspectives », mémoire de fin de cycle, ECOLE NATIONALE D'ADMINISTRATION, E.N.A, DIRECTION DES STAGES, 2003/2004.

³³ DUBOIN J, DUPHIL F, PAVEAU J, « exporter : pratique du commerce international », édition FOUCHER, MALAKOFF, 2015, p 317.

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

- **Le certificat OEA « simplification douanières, sécurité/sureté »** qui cumule les deux précédents.

Les statuts d'opérateur économique agréé (OEA), accordé par l'administration des douanes algérien aux personnes morales ou physiques établie, exerçant des activités d'importation ou d'exportation liées à la production de biens ou de services.

Ce statut permet l'accès aux procédures douanières simplifiées et personnalisées, à la réduction du membre de contrôle, au dédouanement à distance et la visite des marchandises sur site.

Dans ce cas, il permet l'orientation des marchandises vers le circuit de dédouanement sans contrôle documentaire.

En outre, le statut OEA vise à promouvoir le partenariat douane/entreprise, soutenir l'investissement et rationaliser le contrôle douanier en l'orientant vers une bonne analyse des risques³⁴

2.1.conditions d'octroi de l'agrément et facilitation accordée

Les opérateurs économique bénéficie de statut d'opérateur économique agréé comme suit³⁵ :

- Etablie en Algérie tous personne physique on morale, exerçant des activités d'importations ou d'exportations et intervenant dans les domaines de production de bien ou de service.
- Sans antécédents relevés, sans antécédents relevés, durant les trois (3) dernières années écoulées, à son encontre, à l'encontre de ses représentants légaux, ses cadres dirigeants ou ses principaux associés, avec les administrations, douanière, fiscale, du commerce, du travail et de la sécurité sociale et avec les autres institutions concernées par l'encadrement du commerce extérieur ;

³⁴ https://www.douane.gov.dz/IMG/pdf/info_douane_no05_2013_fr.pdf consulté le 30/09/2020.

³⁵ Article 2 de 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.

Chapitre 03 : l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

- — qui n'est pas en état de faillite, de liquidation, de cessation d'activité, de règlement judiciaire ou de concordat ;
- — ne faisant pas l'objet d'une procédure de déclaration de faillite, de liquidation, de cessation d'activité, de règlement judiciaire ou de concordat ;
- — justifiant de la solvabilité financière au cours des
- trois (3) dernières années.

Toutefois, les importateurs pour la revente en l'état peuvent prétendre au bénéfice du statut d'opérateur économique agréé, sur la base des critères fixés par le présent décret et selon les conditions et modalités fixées par un arrêté conjoint du ministre chargé des finances et du ministre chargé du commerce.

Les opérateurs économiques agréés bénéficient de facilitations au dédouanement, notamment³⁶ :

- la facilité d'accès aux procédures douanières simplifiées ;
- la réduction du nombre de contrôles physiques et documentaires ;
- le traitement prioritaire des marchandises en cas de contrôle ;
- l'orientation des marchandises, selon le cas, vers le circuit de dédouanement sans contrôle immédiat ou vers celui du contrôle documentaire, prévus à l'article 92 de la loi n° 79-07 du 21 juillet 1979, modifiée et complétée, portant code des douanes ;
- le dédouanement à distance et la visite sur site.

2.2.Procédure d'obtention de l'agrément :

Pour bénéficier du statut d'opérateur économique agréé, le candidat doit suivre aux différentes étapes comme suit :

2.2.1. Formulation de demande

En premier lieu, l'opérateur doit introduire une demande au niveau de l'inspection divisionnaire des douanes du ressort duquel dépend son activité principale³⁷

³⁶ Article 3 de 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.

³⁷ Article 4 du 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.

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

- souscrire et satisfaire aux clauses du cahier des charges et répondre avec précision au questionnaire,
- produire les documents ou copies des documents ci-après, selon le cas :
- le statut pour les personnes morales ;
- l'extrait du registre du commerce ;
- la carte d'immatriculation fiscale ;
- le cahier des charges et le questionnaire ;
- tout document nécessaire à l'audit qu'effectuent les agents des douanes.
- Le bureau des douanes suscit e remet au demandeur un accus e de réception sign e, portant un numéro d'ordre et une date de dépôt.

2.2.2. Etude et recevabilité de demande

L'étude de la recevabilité de la demande d'agrément relève des services techniques l'inspection divisionnaire ou, le cas échéant, de la cellule d ediee aux O.E.A au niveau de l'inspection divisionnaire.

Pour la demande jugée recevable, le chef d'inspection divisionnaire des douanes transmet le dossier assorti de son avis, au DR, avec copie au chef de service régional des contrôles a posteriori pour engager l'opération d'audit.

Si la demande est jugée irrecevable dans la forme, un rejet motiv e est notifi e par le chef d'inspection divisionnaire au demandeur, dans un délai ne dépassent pas un (1) mois.

A défaut, la demande est consid eree recevable dans la forme. Ce délai devra être réduit au maximum, notamment dans les centres ne connaissant pas une activité douanière intense.

Un recours peut être introduit par l'opérateur, au niveau de l'Inspection Divisionnaire des Douanes, et une réponse motivée doit lui être réservée avec copie au Directeur R egional³⁸.

2.2.3. L'audit

L'audit porte principalement sur la vérification des éléments ci-apr es³⁹ :

- la pertinence des informations et des documents fournis ;
- les ant ecedents prévus à l'article 2 du présent décret.

³⁸ KEBIR H, TAGUINE S, *ibid*.

³⁹ Article 6, 7 du de décret exécutif n o 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 agrée en douane.

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

Si les résultats de l'audit sont concluants, le statut d'opérateur économique agréé est accordé au demandeur, par décision du directeur général des douanes.

2.2.4. Validation de l'agrément suspension et retrait⁴⁰

La durée de validité de l'agrément est de trois (3) ans.

A la demande de l'opérateur agréé, la reconduction de l'agrément pour la même durée est soumise au respect des exigences du statut d'opérateur économique agréé prévues aux articles 2 et 4 du présent décret.

La demande doit être introduite six (6) mois avant l'expiration de la durée de validité de l'agrément.

Les services des douanes compétents procèdent, durant cette période, à la vérification des conditions d'éligibilité au statut d'opérateur économique agréé, au moyen d'un audit de suivi.

Il est procédé, par décision du directeur général des douanes, à la suspension de l'agrément, pendant une durée ne dépassant pas six (6) mois, dans les cas ci-après :

- non-respect par l'opérateur, durant la période d'agrément, des conditions citées aux alinéas 2, 4 et 5 de l'article 2 du décret Décret exécutif n° 12-94 du 8 Rabie Ethani 1433 correspondant au 1er mars 2012 fixant les conditions et modalités d'élaboration du schéma directeur d'aménagement de l'aire métropolitaine et de son approbation poursuites judiciaires de l'opérateur pour des délits liés à son activité professionnelle.
- à la demande expresse formulée par l'opérateur.
- Toutefois, la suspension peut être prolongée pour le même délai si les poursuites judiciaires demeurent pendantes.

La suspension peut concerner la totalité ou une partie des facilitations accordées à l'opérateur et peut être assortie d'une demande de prise de mesures adéquates.

⁴⁰ Article 8, 9, 10 du de 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.

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

La suspension n'a pas d'incidence sur les procédures douanières entamées avant la date de son prononcé et n'a pas d'effets automatiques sur les autorisations accordées sans référence à l'agrément.

Chapitre 03 :l'implication de guichet unique dans la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export

Conclusion

Les technologies d'information et de communication ont eues un impact très important dans le développement des échanges internationaux.

Pour la facilitation de la circulation des marchandises dans la chaîne logistique portuaire l'administration algérienne a opté pour la mise en place d'une facilitation des procédures portuaires, et ce par l'adaptation d'un guichet unique qui permet de regrouper toutes les intervenants de la chaîne logistique portuaire afin de mieux gérer les flux de marchandise en gagnant un délai opportun.

Au sein de la chaîne logistique portuaire, le seul guichet unique adapté est géré par un système automatisé de dédouanement, ce dernier a garanti aux opérateurs économiques de ce procéder et de suivre leurs marchandises lors de leur dédouanement et de faciliter le passage des marchandises dans les ports.

Conclusion générale

Conclusion générale

Les ports jouent un rôle important de fait que la majorité de commerce extérieur se fait par voie maritime, qui contribue au développement du commerce extérieur des pays. D'après notre étude on ne constate que les ports présents de multiple rôle, du moins en ce qui concerne :

- Le développement par le commerce extérieurs qui tire des avantages substantiels de l'outil portuaire car bénéficiant de prestations de qualité et à moindre coût dont l'impact sur le prix de revient de la marchandise n'est pas à négliger.
- Le développement par l'industrie de transformation qui profite sur place de la valeur ajoutée à la matière.
- Aussi au passage de développement local entraîné par le port par la création de nombreux emplois de l'industrie et de négoce liés à l'activité portuaire : prestataires de services (courtiers, consignataire, transitaire, assurances maritime), construction et réparation navale, avitaillements...etc.

Pour jouer pleinement son rôle le port se doit donc offrir des installations portuaires et des systèmes d'exploitation répondant à l'intérêt national moyennant un coût aussi bas que possible pour le ports et ses usages (chargeurs, armateurs) et dans les délais opportun.

A fin d'atteindre une meilleure gestion et performance des opérations de la logistique au niveau des ports, la facilitation des opérations portuaires et douanières à l'international nécessite la mise en place d'un cadre d'association et de coopération entre les différents intervenants à tous les plans (national, local et international) et la création des guichets uniques aux niveaux des ports..

Le guichet unique permet aux intervenants commerciaux d'avoir accès à une interface électronique de soumettre et diffuser des documents, notamment des déclarations de douane, et simplifier les opérations import/export, afin d'accélérer et de sécurisé la chaîne d'approvisionnement.

En outre, Un programme de guichet unique peut considérablement améliorer les opérations commerciales en éliminant le papier et en réduisant les délais, en tenant les informations à jour, et se dans un seul endroit sûr.

Conclusion générale

L'objectif de notre travail consiste à déduire l'importance de l'adaptation de projet de guichet unique et le rôle des systèmes informatisés des douanes dans la facilitation et le traitement des marchandises à l'import et à l'export.

Afin de répondre à notre problématique et aux questions secondaires, nous avons tenté à expliquer le rôle important que joue le projet de guichet unique dans la facilitation des procédures de la logistiques par l'adaptation des nouvelles technologies et l'utilisation des systèmes informatisées pour la levée rapide, efficace et efficient de la marchandises d'une manière a évité l'encombrement des ports .

Tout au long de ce travail nous avons donné un aperçu sur le rôle des ports comme maillon essentiel des échanges internationaux, qui contribue au développement du commerce extérieurs des pays, ainsi nous avons avancé l'aspect de la chaîne logistique portuaire, en outre nous avons adapté au rôle important de l'intégration des technologies d'information et de communication dans les opérations de la logistique.

Cependant, on constate que l' association et la coordinations entre les intervenants de la logistique portuaire ne suffit pas , il est recommander de l'accompagner par l'utilisations des nouvelles technologies de l'informatisation et de communication système d'échanges de données informatisé (EDI), en vue de faciliter toutes les opérations logistiques de manutention, d'acconage et les formalités de contrôle douanier à travers le ciblage et le traitement préalable des informations concernant les arrivages des marchandises.

Dans ce cas on confirme sans doute que l'utilisation des nouvelles technologies assure un traitement rapide des marchandises ce qui diminue les coûts et les délais.

L'Algérie à relevée les différents challenges, que les changements contrant de son environnement lui imposaient. Elle a pu également à travers une participation active à certains rencontre toutes les économies émergents où en pour la mise en place de dispositions et de mécanisme multilatéraux en matières de coopération douanière, qui tient compte des spécificités de leurs besoins dans le domaine d'assistance technique et d'accélérer le passage des marchandises dans la chaîne d'approvisionnement.

Conclusion générale

En effet, le guichet unique ne se limite pas à la création d'un service capable de recevoir les informations règlementaires relative à l'importation, l'exportation et le transit en un point unique, mais à permettre aux opérateurs portuaires une réponse pour éteindre les objectifs en matière de facilitations du commerce extérieurs.

Dans notre étude nous avons constaté que le projet de guichet unique adapté par les ports algériens ne reflète pas en réalité à l'objet de ce dernier. Dans ce cadre l'Algérie à engager plusieurs fois dans des projets de réalisations afin de mettre un guichet unique au niveau des ports, a titre exemple le guichet unique électronique prévu dans les trois ports Skikda, Annaba et Oran. Le projet est annoncé depuis 2015, qui permettra de gérer des ports algériens selon les normes modernes d'exploitation, de relever le niveau des prestations de ces infrastructures et d'éliminer une grande part de la bureaucratie. jusqu'à nos jours le projet est en cours de réalisation.

De ce fait, les ports algériens et dans le cadre de réalisation d'un guichet unique douanier, qui repose principalement sur l'utilisation d'un système automatisé des douanes (SIGAD).

L'automatisation des formalités douanières, par l'introduction de l'informatique, tel que le SIGAD, il participe également à la promotion de l'économie national en mettant à la disposition des opérateurs économique des procédures douanière allégées, simple et harmoniser tel que les facilitations accordées au OEA, qui permet aux opérateurs économiques d'avoir un agrément agréé par l'état lui permettre de faciliter et d'accélérer l'enlèvement de leur marchandises.

Malgré le guichet unique peut contribuer à la facilitation du commerce en améliorant la rapidité et l'efficacité, mais la « solution de guichet unique » doit s'inscrire dans ce cadre d'une impulsion plus vaste pou qu'il éteindre non seulement les opérateurs de l'administration douanière mais aussi de s'élargir pour coopérer et d'associer tous autres intervenants dans la chaîne logistique à fin d'harmoniser et de collaborer l'ensemble des opérations d'approvisionnement, et d'effectuer un passage plus rapide et efficace des marchandises dans les opérations d'importations et d'exportations.

A cette idée nous nous constatant que nos hypothèses sont vérifiées. Mais a cette conclusion nous nous sommes s'ouvrants à évoquer plusieurs recherches a propos de rôle de guichet unique et son importance peut porter au commerce extérieurs de l'Algérie, dans la

Conclusion générale

facilitation et la performance des procédures d'exportations et d'importations et lors de passages portuaire des marchandises, de même une étude approfondi sur les incidents et les difficultés que connais le projet de réalisation de guichet unique en Algérie.

Durant notre étude sur le sujet de guichet unique nous nous avons rencontré une énorme qui nous à empêcher a fin de mieux intégré au sujet, le manque d'une partie pratique est dû au manque de stage pratique qui doit être réaliser en coordonner avec les recherches documentaires, est ce a cause de la pandémie de covid 19 qui a touchée le monde entier et imposer un confinement totale pendant plus de 5 mois, ça nous a empêcher de mieux s'adapter a notre problématique posé dans notre mémoire de recherche, de même l'accès au différent documents au niveau des bibliothèques s'est échouer et même le site de la bibliothèque de l'université est fermé pendant une très long période, de ce fait notre recherche a été trop limité au recours au site d'internet.

La liste bibliographique

La liste bibliographique

❖ ouvrages

- Alexandre K. Samii, « stratégie logistique : Supply chain management », 3^{em} édition, paris 2004, p 197.
- DUBOIN J, DUPHIL F, PAVEAU J, « exporter : pratique du commerce international », édition FOUCHER, MALAKOFF, 2015, p 317.
- GRATCAP Anne, MEDAN Pierre, « logistique et Supply Chain management : intégration, collaboration et risque dans la chaîne logistique globale » Dunad 2006, p 19.
- Jean-Moulin, « lexique de gestion », DALLOZ, 6eme édition, Paris, 2003, p19.
- Joëlle Morana, de la logistique au supply chain management (SCM), e-theque-167 rue jean Jaurès-59264 Onnaing, 2003, p17.
- ME Benissad, économie de développement de l'Algérie, sous développement et socialisme, 2^{eme}édition, OPU, 1982.
- MICHEL, BAUX, l'organisation des ports dans le monde cours de formation IPER_LE HAVRE, septembre 2000.
- MOHAMED CHERIF FZ, l'activité portuaire et maritime en Algérie : problème et perspective, OPU, 2004, p54.

❖ Article de presse

- Infos douane, publication bimestrielle éditée par la direction générale des douanes, N°05, septembre octobre 1013.

❖ Article, Revue et Communications

- ABBAS MEHDI, l'ouverture commerciale de l'Algérie: apports et limites d'une approche économie politique protectionnisme, in revue APMF, LEPI-EDDEN, N°1, 2011, P09.
- EL Hassani I. (2014). « Système d'information logistique », Article, Ecole Nationale Supérieure d'Electricité et de Mécanique.

La liste bibliographique

- EL Hassani I. (2014). « Système d'information logistique », Article, Ecole Nationale Supérieure d'Electricité et de Mécanique.
- Habiche Wahiba « essaie d'évaluation de l'impact de l'ouverture commerciale sur l'économie en a Algérie » école nationale supérieure des statistique et de l'économie appliqué AJHSS-N°01 2017, P15_17
- RACHID BOUDJEMA, économie du développement de l'Algérie 1962_2010, volume1, EL khaldonia, 2001, pp 69_70.

❖ Rapports et documents

- CNUCED /train fon Trade, gestion moderne des ports (pfp m2).p48.
- CNUCED, étude sur le transport maritime, nation unie 2018, p78.
- COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE, Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU), Résumé des recommandations du CEFACT-ONU concernant la facilitation du commerce, New York et Genève, 2006.
- Guide de facilitation du commerce Etude de cas Mozambique, CEE-ONU.
- M. Ibrahima NourEddine DIAGNE, guide pratique de mise en œuvre de guichet unique pou le commerce extérieur, version2, 2017.
- Pierre Brossolette- Malek off, « l'impact des technologies de l'information sur la logistique », PIPAME, novembre 2009, p17.
- Recommandation n°33 de la commission économique par l'Europe de l'ONU concernant création d'un guichet unique. P7.

❖ Mémoires et thèses :

- Abdraouf BENGHALIA, « modélisation et évaluation de la performance des terminaux portuaire, thèse de doctorat en informatique/génie logiciel, école doctoral science physique, mathématiques et de l'information pour l'ingénieur, université de havre, 2015, p20.

La liste bibliographique

- AISSOU T, ABASS N, « le rôle des technologies d'informations et de communication dans la facilitation des opérations portuaires à l'international », mémoire pour l'obtention de diplôme master en science commercial, université ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA, 2016/2017, p51.
- BEKKI Rachid, « la performance, un enjeu stratégique pour les institutions publique, étude de cas : la douane algérien », mémoire de magister en management stratégique, université d'Oran ES-Senia, 2011/2012, p149.
- Julien Dubreuil, « la logistique des terminaux portuaires à conteneurs », le centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise université de Québec, août 2008, p5.
- KEBIR H, TAGUIN S, « la gestion des opération douanière en Algérie cas : de inspection divisionnaire de douane de Tizi-Ouzou », mémoire de fin de cycle pour l'obtention de diplôme master en commerce et finance international, université mouloud Mammeri Tizi-Ouzou, 2017, p90.
- MAKHLOUF.F « la politique commercial de l'Algérie et son intégration », mémoire de master on économie des affaire européenne et international, université du Paul, 2006, p125.
- MAKRAM Z, « l'appréciation des risques et spécificité liées à une opération d'importation et rôle de l'expert contrôle », faculté science économique et gestion des Sfax, entreprise comptable, 2008.
- MAZOUZ F, HANICHE H, « La gestion des procédures de dédouanement en Algérie Cas : Inspection divisionnaire de l'aéroport D'Alger Houari Boumediene-fret », Diplôme de Master en Sciences commerciales, UNIVERSITE MOULOUDE MAMMERI DE TIZI-OUZOU, 2017/2018, p81.
- MEHRABIKOUSHKI A, « partage d'information dans la chaîne logistique : Evaluation des impacts sur la performance d'une chaîne logistique des modes de collaboration mis en œuvre entre les partenaires et des informations échangées » l'Institut National des Science Appliquées de Lyon, 2008.
- Mohamed Nezar ABOURRAJA, « gestion multi-agents d'un terminal à conteneurs », doctorat en informatique, université le Havre Normandie et université de Cadi Ayyad de Marrakech, février 2018, p23.

La liste bibliographique

- MOULOUA Zerouk, Ordonnancements coopératifs pour les chaînes logistiques, thèse de Doctorat de l'Institut National Polytechnique de Lorraine (Spécialité Informatique), 2007.
- Mr KHAIL Ahmed, « la chaîne logistique en commerce international, facilitation réalité et perspectives : cas de l'Algérie », mémoire de magister en science économique, école doctorat de l'économie et de management, université d'Oran, 2012/2013, p124.
- Mustapha OODANI, optimisation des problèmes de transport multimodal, doctorat en informatique, université de Havre, mai 2016, p7.
- OULBSIR SAIDA « impact de développement tarifaire sur l'économie : étude de implications de l'adhésion à l'OMC » mémoire de magister, USMB ,2008.
- PR GNENDOUZI B, la politique commerciale cas de l'Algérie: états des lieux et perspectives de mémoire de magister en science économique, université mouloud Mammeri de Tizi ouzo, 2014.
- SALHI A, IKHLEF O, le rôle du transport dans le développement du commerce extérieur en Algérie, mémoire de fin de cycle INSFP de Bejaïa, 2010, p24.
- Samir BENCHAIRA, « management et suivi de la performance de la chaîne logistique portuaire : cas des ports de Casablanca », diplôme de cycle des études supérieures spécialisés management portuaire et maritimes, 2006-2007, p 38.
- TCHINA Brahim, « le circuit vert : enseignements et perspectives », mémoire de fin de cycle, ECOLE NATIONALE D'ADMINISTRATION, E.N.A, DIRECTION DES STAGES, 2003/2004.
- TOUFIK ALLILAT, les enjeux de la conteneurisation dans les ports algériens : cas du port de Bejaïa, mémoire de magister en sciences économiques, université Abd Arahmane Mira de Bejaïa, avril 2008, p38.
- VIMIAO WAWG, « étude d'un projet innovant au sein de la SUPPLY CHAIN : cas de Schneider Electric », thèse de DOCTORAT, UNIVERSITE DE GRINOBE, science de gestion, janvier 2012.

❖ Textes réglementaires

La liste bibliographique

- Article 12 de code des douanes, décret n° 93-334, du 27décembre 1993 portant création du centre national de l'informatisation et statistique, journal officiel de la république algérien n°22 du 31 mars 1999.
- Article 195 Cod générale des impôts.
- Article 2 de 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.
- Article 3 de 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.
- Article 4 du de 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.
- Article 6, 7 du de 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.
- Article 6, 7, décret n° 93-334, , du 27décembre 1993 portant création du centre national de l'informatisation et statistique, journal officiel de la république algérien n°22 du 31 mars 1999.
- Article 8, 9, 10 du de 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.
- Article 84 du code des douanes.
- Article 888 du recueil de textes législatifs et réglementaire algériens codes des transports Berti éditions page 419.
- Code maritime algérien, décret n°199-200 /201/202 promulgué le 18 Aout 1999, portant respectivement statut-type et création portuaire régionale Est-Centre-West.
- DECRET PRESIDANTIEL n° 91-241 du 20 juillet 1991 portant ratification de la convention international sur le système harmonisé de désignation et de codification de marchandises, faite à Bruxelles 14 juin 1983.
- Journal officiel ,1990-04-18, n° 16, pp, 450-473.

La liste bibliographique

- Journal officiel de la république algérien démocratique et populaire n° 80 du 29 novembre 1963 (pp1080-1081).
- Journal officiel de la république algérien N°43 ,22aout 2001.
- L'ordonnance 69-05 du 17 juin 1969 réserve le monopole des activités d'affrètements des navires et des transports.
- Loi no 98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance no 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.
- Ordonnance n°03_04 juillet 2003 relative aux règles générales application aux opérations d'importation et d'exportation des marchandises.

❖ Sites d'internet

- http://cyberdoc.univ-lemans.fr/memoires/2014/Economie/M1/PME-PMI_Affaires_internationales/M1_ECO_14_TIT.pdf.
- <http://public.pilotes-maritimes.com/le-pilotage-en-france/role-des-pilotes/>.
- http://theses.univ-lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2006.buzon_1&part=109136.
- [http://www.digne.cci.fr/IMG/pdf/Fiche_46_-_Technos-Les_echanges_de_donnees_informatisees.pdf\(reference\)](http://www.digne.cci.fr/IMG/pdf/Fiche_46_-_Technos-Les_echanges_de_donnees_informatisees.pdf(reference)).
- <http://www.ictc-ghazaouet.com/glossaire.pdf>.
- <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Gestion-flux-logistiques.htm>.
- <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Glossaire-maritime-portuaire.htm>.
- <http://www.port.fr/pdf-presentation.html>.
- <http://www.untca.dz/journ%C3%A9e-d%C3%A9tudes-sur-le-guichet-unique-portuaire>.
- <https://blogavocat.fr/space/chems-eddine.hafiz/contents/201106>.
- https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/accord_association_fr.pdf.
- <https://ma-logistique.ma/la-logistique.html>.
- https://www.academia.edu/35111173/Logistique_Portuaire.
- <https://www.douane.gov.dz/spip.php?article67>.
- <https://www.douane.gov.dz/spip.php?rubrique22>.

La liste bibliographique

- <https://www.edipourtous.fr/avantages-de-l-edi/>.
- <https://www.faq-logistique.com/Logistique.htm>.
- <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/armateur.html>.
- <https://www.lecoindesentrepreneurs.fr/logistique-entreprise/>.
- https://www.memoireonline.com/09/09/2668/m_Importance-de-la-logistique-dans-lorganisation-dun-systeme-portuaire-Cas-du-Port-de-Cotono5.html#toc13.
- https://www.memoireonline.com/12/10/4194/m_La-manutention-maritime-des-conteneurs-au-port-autonome-de-Lome13.html .
- https://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec33/rec33_trd352f.pdf.
- www.agenceecofin.com .
- Www.Commerce.gov.dz.
- www.douane.gov.dz.
- www.douane.gov.dz/IMG/PDF/062008 .
- www.NEPAD.ORG.

Table de matières

REMERCIEMENT

Dédicaces

Liste des figures

Liste des schémas

Liste des tableaux

Liste des abréviations

Sommaire

Introduction générale 12

Chapitre 01 : la participation des ports dans le développement du commerce extérieurs

Introduction au chapitre 17

Section 01 : le commerce extérieur en Algérie 18

1. La politique commerciale en Algérie 18

1.1. Les principales réformes de la politique commerciale en Algérie 18

1.1.1. Les réformes tarifaires 19

1.1.2. Les barrières non tarifaires 23

2. La libéralisation du commerce extérieur algérien 27

2.1. La politique algérienne en matière d'ouverture commerciale 27

2.2. Les étapes de libéralisations du commerce extérieur en Algérie 28

2.3. Les accords de libre échange 29

2.3.1. L'accord d'association de l'Algérie avec l'union européenne 29

2.3.2. L'adhésion de l'Algérie à grande zone arabe de libre échange 31

2.3.3. Les négociations d'adhésion de l'Algérie à l'OMC 32

2.3.3.1. La volonté d'accéder à l'OMC 32

Section 02 : le rôle des ports dans la dynamique du commerce extérieur en Algérie 34

I. L'impact du transport maritime sur l'économie en Algérie 34

1. Relation entre le transport maritime et la croissance économique 34

1.1. création l'impôt 35

Table de matières

1.2.Création de la valeur ajoutée	36
1.3.la contribution à l'impôt (fiscalité)	37
II. Le rôle du transport maritime de marchandise dans le développement des pays	37
III. Transport maritime et facilitation des échanges	38
Section 03 : L'évolution du système portuaire en Algérien	40
1. Généralités sur le système portuaire	40
1.1. Définition et mission d'un port	40
1.2. L'organisation d'un système portuaire	42
1.2.1.Les types d'organisation portuaire	42
1.2.1.1.Le port autonome	42
1.2.1.2.Les ports fluviaux	42
1.2.1.3.Les ports secs.....	43
1.2.1.4.Les ports multifonctionnels	43
1.2.1.5.Les ports monofonctionnels	43
1.2.2.La forme juridique de l'organisation portuaire	43
1.2.3.Les typologies des ports algériens.....	46
2. Evolution du système portuaire en Algérie	47
2.1. Le système portuaire en Algérie	47
2.2. L'évolution de l'organisation portuaire en Algérie	48
3. Les réformes en cours.....	50
Conclusion du chapitre	53
Chapitre 02 : la logistique portuaire	
Introduction au chapitre.....	55
Section 01 : Généralités sur la chaine logistique	56
I. La chaine logistique.....	56
1. Définition de la logistique.....	56
2. Les types de la logistique.....	57
2.1. Logistique d'approvisionnement	57

Table de matières

2.2	Logistique d'approvisionnement générale	57
2.3	Logistique de produit	57
2.4	Logistique de distribution	57
2.5	Logistique militaire.....	58
2.6	Logistique de soutien	58
2.7	Logistique dits après vente	58
2.8	Des services logistiques	58
3.	Les enjeux de la logistique.....	59
3.1.	la croissance de l'entreprise	59
3.2.	la maîtrise des coûts.....	59
3.3.	la possibilité d'externalisation de l'entreprise	59
3.4.	la normalisation des produits et des processus de gestion.....	59
3.5.	la diversification de l'entreprise	59
3.6.	la flexibilité et l'adaptation de l'entreprise.....	59
4.	les différents types de flux logistiques.....	60
4.1.	flux logistique internes	60
4.2.	flux logistique externes	60
II.	la chaîne logistique	61
1.	définition de la chaîne logistique	61
2.	enjeux de la chaîne logistiques.....	65
2.1	prix/coûts.....	66
2.2	qualité des produits	66
2.3	flexibilité	66
2.4	le délais.....	66
2.5	Le niveau de service.....	66
2.6	Les risques	67
2.7	Le potentiel de progrès.....	67
3.	La gestion de la chaîne logistique	67
3.1	définition	67
3.2	les enjeux de l'optimisation de la chaîne logistique	68
Section 02	la chaîne logistique portuaire	69
I.	la chaîne logistique portuaire	70
1.	définition	70

Table de matières

2.	processus de la chaîne logistique portuaire	71
II.	les différents intervenants et opération de la logistique portuaire.....	72
1.	les acteurs de la logistique portuaire	72
1.1	les intervenant à caractère financier.....	72
1.2	les intervenants à caratères administratif	73
1.3	les intervenants en transports intermodal.....	73
2.	les opérations et flux de la logistique portuaire	76
2.1	les opérations de flux de marchandises.....	77
2.1.1	la manutention	77
2.1.2	l'entreposage.....	79
2.1.3	le dédouanement des marchandises.....	80
2.1.4	la livraison des marchandises.....	81
2.1.5	la réception de la marchandise.....	81
2.2	les opérations des flux d'information	81
Section 03 :	les terminaux portuaire à conteneurs	82
I.	les terminaux à conteneurs.....	82
1.	le transport maritime de conteneur	84
2.	le rôle des terminaux portuaire dans le transport intermodal	85
II.	l'organisation physique et équipement d'un terminal à conteneurs	87
1.	les zones des terminaux à conteneurs.....	87
1.1	les zones d'opérations portuaires	87
1.2	zonse de stockage	89
1.3	zones d'opérations terrestre	90
2.	les flux d'informations et systèmes de communication et de gestion des terminaux	91
2.1	les flux d'informations.....	92
2.2	le système de communication et de gestion des terminaux.	93
	Conclusion du chapitre	95

Table de matières

Chapitre 03 : l'implication du guichet unique dans la facilitation de traitement à l'import et à l'export

Introduction au chapitre97

Section 01 : la mise en place d'une stratégie de facilitation au sien de la chaine logistique98

- I. La mise en place d'une stratégie de facilitation au sien de la chaîne logistique ...98
- 1. L'utilisation des nouvelles technologies au sien de la chaîne logistique98
 - 1.1 création d'un système d'échanges de données99
 - 1.1.1 définition et avantages d'un système d'échange de données informatisées.....99
 - 1.2 l'importance de l'EDI pour les ports et la communauté portuaire. 101
 - II. L'instauration d'une stratégie d'association et de coordination entre les intervenants dans la chaîne logistique..... 102
- 1. Les intervenants et les niveaux d'association dans la chaine logistique 102
- 2. Les technologies d'information et de communication portuaire et le rôle des services des douanes dans sa mise en place..... 104
- 3. La mise en place d'un guichet unique..... 105

Section 02 : le guichet unique comme solution à la multitude des intervenants dans l'enceinte portuaire 106

- I. Guichet unique typologies et architecture 106
- 1. Définition du guichet unique 106
- 2. Typologies et architecture..... 107
 - 2.1. typologies 107
 - 2.2. l'architecture des guichets uniques 110
- 3. les modalités les plus courants de guichets unique 111
 - 3.1. autorité unique 111
 - 3.2. un système automatisé unique de collecte et de diffusion des informations .. 112
 - 3.3. un système de transaction automatisé..... 113
- II. Les avantages et facteurs de réussite d'un guichet unique 114
- 1. Les avantages de la mise en place d'un guichet unique 114
 - 1.1 avantages pour les pouvoirs publics 114
 - 1.2 les avantages pour les opérateurs commerciaux. 115

Table de matières

2.	Les facteurs essentiel de réussite pour réussir la mise en place d'un guichet unique	116
2.1	volonté politique.	116
2.2	Un solide organisme de chef de file	117
2.3	Instauration d'un partenariat entre l'Administration et les milieux commerciaux	117
2.4	Cadre d'application bien délimité et objectifs clairement définis	117
2.5	Convivialité et accessibilité	117
2.6	Cadre juridique propice	118
2.7	Normes et recommandations internationales	118
2.8	Inventaire des obstacles possibles	118
2.9	Modèle financier	119
2.10	Possibilité d'un système de perception	119
2.11	Promotion et diffusion	119
2.12	Stratégie en matière de communication	119
section 03	: l'instauration des mesures de modernisation de la douane algérienne pour la facilitation de traitement des marchandises à l'import et à l'export	120
I.	La mise en place d'un guichet unique	120
1.	Adaptation d'un système automatisé des douane	121
1.1.	l'utilisation du système de SIGAD	121
1.1.1.	définition	122
1.1.2.	sous-système	123
1.2.	les principaux bureaux de donné connecter au système SIGAD	124
1.3.	les bases de déclaration et de donnée des douanes	124
1.4.	fonctionnement de système SIGAD	126
1.5.	les avantages de système SIGAD	133
2.	le statut d'opérateurs économique agréé	133
2.1.	conditions d'octroi de l'agrément et facilitation accordée	134
2.2.	les procédures d'obtention de l'agrément	135
2.2.1.	formalités de demande	135
2.2.2.	étude de recevabilité de demande	136
2.2.3.	l'audit	136
2.2.4.	validation de l'agrément suspension et retrait	137
Conclusion au chapitre		139

Table de matières

Conclusion général 141

Bibliographie 145

Résumé

Résumé

Au niveau des ports, les chaînes d'approvisionnement sont devenues de plus en plus complexe, ce qui à entraîné l'apparition importantes des technologies d'informations et de communication (TIC) pour fa facilitation des opérations portuaires.

Dans notre étude, nous avons concentré sur l'adaptation d'une mesure de facilitation de traitement des flux des marchandises dans les opérations d'importation et d'exportation. Il s'agit notamment, d'un système de guichet unique qui permet à tous les professionnels du secteur portuaire et à l'administration des douanes d'échangée des données et messages et de garantir une fiabilité, confidentialité et sécurité lors des opérations de la logistique portuaire, tout en réduisant ainsi les délais de passage portuaire des marchandises.

Cependant, nous avons constaté que au niveau des ports algérien, le système de guichet unique n'est pas concrétisé jusqu'à nos jours, le seul guichet unique instauré en Algérie est reposé sur un système d'information automatisé de dédouanement (SIGAD) adapté depuis 1995, qui à porté une certaine souplesse lors d'échanges de données, et une facilitation d'enlèvement des marchandises au niveau des ports.

Mots clés

Port, douane, terminaux portuaires à conteneurs, chaîne logistique, facilitation des échanges internationaux, échange de données informatisées, guichet unique, SIGAD.

Summary

At the port level, supply chains have become increasingly complex, resulting in the emergence of important information and communication technologies (ICTs) to facilitate port operations.

In our study, we focused on the adaptation of a measure to facilitate the processing of the flow of goods in import and export operations. These include, in particular, a one-stop-shop system which allows all professionals in the port sector and the customs administration to exchange data and messages and guarantee reliability, confidentiality and security during the operations of the port. Port logistics, while thus reducing the transit times for goods.

However, we found that at the level of Algerian ports, the one-stop-shop system has not been implemented until now, the only one-stop shop established in Algeria is based on an adapted automated customs clearance information system (SIGAD). Since 1995, which brought a certain flexibility in the exchange of data, and facilitation of the removal of goods at the ports.

Keywords

Port, customs, container port terminals, logistics chain, international trade facilitation, electronic data interchange, one-stop-shop, SIGAD.