

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.

FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES SCIENCES DE
GESTION.

Département des Sciences Commerciales

Mémoire de fin de Cycle

Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales

Option : Commerce International et Logistique

Thème

**La chaîne logistique dans le commerce international : Facilitations,
réalités et perspectives, le cas de l'Algérie.**

Réalisé par :

- IGGUI Dehia
- RASSOUL Imane

Encadré par :

Dr. ABBACI Ayoub

Membres du jury :

Président : Dr. BENNACER

Examineur : Dr. ABBAD

Encadreur : Dr. ABBACI

Promotion 2019-2020

Remerciements

Nous tenons à remercier dieu.

Nous remercions Dr. ABBACI, Dr. BENNACER ainsi que les membres du jury en acceptant d'examiner notre travail.

Enfin, nous remercions tous ceux qui, de près ou de loin, ont contribué à la réalisation de ce travail

« On devient comédien sans le vouloir, et charlatan sans le savoir », Henri Frédéric Amiel.

A los que me son queridos, mi papà, mi mamà y mi hermanita Lola.

Dehja

Dédicaces

Tous les mots ne sauraient exprimer la gratitude, l'amour, le respect, et la reconnaissance, et c'est tout simplement pour cela que je dédie ce travail à :

Ma chère mère et mon cher père qui ont été une source de tendresse, de noblesse et d'affection, et tout l'amour qui m'ont apporté et tous les sacrifices dont ils ont fait preuve à mon égard

Mon petit frère et petites sœurs pour la complicité et l'entente qui nous unissent

Mes grands-parents et à la mémoire de ma grand-mère que j'aime tant

Toute la promotion de commerce international et logistique

Et tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'aboutissement de ce travail

Sans oublier mon binôme Dehia.

IMANE

Liste des abréviations

- AAP** : Autorisation d'Admission du Produit ;
- AGEFAL** : Agence de Gestion du Fret d'Algérie ;
- ANDI** : Agence Nationale de Développement de l'Investissement ;
- ANSEJ** : Agence Nationale de Soutien à l'Emploi des Jeunes ;
- ALGEX** : Agence Nationale de la Promotion du Commerce Extérieur ;
- ATA** : Admission Temporaire, Temporary Admission ;
- BADR** : Banque de l'Agriculture et du Développement Rural ;
- BDL** : Banque de Développement Local ;
- BEA** : Banque Extérieure d'Algérie ;
- B.O.D.A** : Bulletin Officiel des Douanes Algériennes ;
- BNA** : Banque Nationale d'Algérie ;
- CAAR** : Compagnie Algérienne d'Assurance et Réassurance ;
- CAAT** : Compagnie Algérienne des Assurances ;
- CACI** : Chambre Algérienne de Commerce et d'Industrie ;
- CAGEX** : Compagnie Algérienne d'Assurance et Garantie des Exportations ;
- CALTRAM** : Compagnie AlgéroLibyenne de TRANsport Maritime ;
- CCD** : Conseil de Coopération Douanière ;
- CCI** : Chambre de Commerce International ;
- CCR** : Compagnie Centrale de Réassurance ;
- CDA** : Code des Douanes Algériennes ;
- CEE** : Communauté Économique Européenne ;
- CEFACT-ONU** : facilitation des Procédure Commerciales et le Commerce Électronique, en anglais, The United Nations center of trade Facilitation and Electronic Business ;
- CESAO** : Centre d'études Économiques et Sociales de l'Afrique de l'Ouest ;
- CFR**: Cost and Freight ;
- CI**: Commerce International ;
- CIF**: Cost, Insurance and Freight ;
- CIP**: Carriage and Insurance Paid ;
- CKR** : Convention de KYOTO Révisée ;
- CMI** : Comité Maritime International ;
- CMR** : Convention sur le contrat de transport international de Marchandises par Route ;
- CNAN** : Société Nationale Algérienne de Navigation ;

CNMA : Caisse Nationale de Mutualité Agricole ;

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce Et le Développement ;

CNUCDI : Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International ;

COTIF : Convention Relative aux Transports Internationaux Ferroviaire ;

CPA : Crédit Populaire d'Algérie ;

CPD : Carnet de Passage en Douane ;

CPMM : Comité de la Protection du Milieu Maritime ;

CPT: Carriage Paid To ;

Credoc : Crédit Documentaire ;

DAP: Delivered At Place ;

DAT: Delivered At Terminal ;

DCG : Déclaration Complémentaire Globale ;

DDP: Delivered Duty Paid ;

DES : Déclaration Simplifiée à l'Export ;

DEV : Déclaration des Éléments de Valeur ;

DGD : Direction Générale des Douanes ;

DGSN : Direction Générale de la Sûreté Nationale ;

DIP : Déclaration d'Importation du Produit ;

DPU : Delivred at Place Unloaded ;

DSAE : Déclaration Simplifiée Anticipée à l'Export ;

DSAI : Déclaration Simplifiée Anticipée à l'Import ;

DSI : Déclaration Simplifiée à l'Import ;

DSTF : Déclaration Simplifiée de Transit par Fer ;

DSTR : Déclaration Simplifiée de Transit par Route ;

DTS : Droits de Tirage Spéciaux ;

DWP : Dubaï World Port ;

EDI : Échanges de Données Informatisées ;

ECOSOC : Conseil Économique et Social

EDIFACT : Échange de Données Informatisées pour l'Administration, le Commerce et le Transport ;

EPA: Établissement Public Administratif ;

EPAL : Entreprise Portuaire d'Alger

EPE : Entreprise Publique Économique ;

EVP : Equivalent Vingt Pieds ;

EXW: EX Works ;
FAP : Frans d'Avaries Particulières ;
FAS : Free Alongside Ship ;
FCA : Free CArrier ;
FIATA : Fédération Internationale des Associations de Transitaire et Assimilés ;
FMI : Fonds Monétaire International ;
FOB : Free On Board ;
GATT : Accord Général sur les Tarifs Douaniers et le Commerce ; en anglais, General Agreement on Tariffs and Trade
GPL : Gaz de Pétrole Liquéfié ;
IATA : International Air Transport Association ;
IPCOC : Inspection Principale au Contrôle des Opérations Commerciales ;
IPS : Inspection Principale aux Sections ;
IPL : Indice de Performance Logistique ;
INCOTERMS : International Commercial TERMS ;
IRU : International Road Transport Union ;
LCSB : Lettre de Crédit Stand-by ;
LOGITRANS : Logistique et Transport
LTA: Lettre de Transport Aérien ;
LVI : Lettre de Voiture International ;
MAC : Mise à la Consommation ;
MADT : Magasin et Air de Dépôt Temporaire ;
MCNE : Mobilisation des Créances Nées à l'Étranger ;
MDN : Ministère de la Défense National ;
MEDC : Mécanisme Élargi De Crédit ;
MLP : Mise en Libre Pratique ;
MT : Ministère des travaux publics et de Transport ;
OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;
OEA : Opérateur Économique Agrée ;
OMC : Organisation Mondiale de Commerce ;
OMD : Organisation Mondiale des Douanes ;
OMI : Organisation Maritime International ;
ONP : Office National des Ports ;
ONU : Organisation des Nations Unies ;

OTIF : Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaire ;

PCT : risque Politique, Catastrophique et non Transfert ;

PDD : Procédure de Dédouanement à Domicile ;

PDE : Procédure de Dédouanement Express ;

PDS : Procédure de Déclaration Simplifiée ;

PDU : Procédure de dédouanement à domicile à Domiciliation Unique ;

PMA : Pays Moins Avancés ;

PME : Petites et Moyennes Entreprises ;

PMI : Petites et Moyennes Industries ;

RDE : Régimes Douaniers Économiques ;

Remdoc : Remise Documentaire ;

RUU : Règles et Usances Uniformes ;

SAA : Société Nationale des Assurances ;

SH : Système Harmonisé ;

SIGAD : Système d'Information de Gestion Automatisée des Douanes ;

SNTF : Société Nationale des Transports Ferroviaires ;

SNTR : Société Nationale des Transports Routiers ;

SOFI : Système d'Ordinateur pour le Fret International ;

SPA : Société Par Action ;

SWIFT : Society for Worldwide Interbank Financial Télécommunication ;

TIF : Transit International par Fer ;

TIR : Transit International Routier ;

UE : Union Européenne ;

UIC : Union Internationale des Chemins de Fer ;

VA : Vente à l'Arrivée ;

VD : Vente au Départ.

Sommaire

Remerciement

Dédicaces

Liste des abréviations

Introduction générale1

Chapitre I : L'encadrement des opérations à l'international4

Section1 : Les organismes compétents et le cadre règlementaire de commerce international.....5

Section 2 : Le cadre règlementaire et les organismes encadrant le transport international de marchandises.....20

Chapitre II : Commerce international et logistique en Algérie38

Section1 : Circuit bancaire et assurances38

Section 2 : Le transport international de marchandise en Algérie60

Chapitre III : Les facilitations douanières à l'épreuve du terrain algérien76

Section1 : Les principales facilitations et simplifications douanières76

Section2 : les régimes douaniers économiques97

Conclusion générale111

Bibliographie116

Liste des tableaux

Liste des figures

Table des matières

Résumé

Introduction générale

Introduction générale

L'époque actuelle est caractérisée par une intensification de l'ouverture commerciale et financière des économies nationales où la circulation des facteurs de productions tels que les biens, services, capitaux, technologies deviennent de plus en plus libres. Cette massification des transactions commerciales internationales est due d'une part à la révolution technologique des moyens de transport, de communication et de télécommunication, et d'autre part en vue de satisfaire les besoins économiques de différents pays pour le bien-être de leurs citoyens qui deviennent de plus en plus exigeants en terme de prix, qualité, disponibilité, accessibilité, etc.

Dans un tel environnement où la concurrence s'est intensifiée, les pays du monde notamment ceux en développement se trouvent devant de nouveaux défis qui les poussent à agir efficacement pour survivre et se frayer une place sur le marché mondial. Pour y parvenir, outre les impératifs associés à l'optimisation de la fonction de production interne de l'entreprise, il est indispensable de maîtriser les différents éléments relatifs à la logistique, allant de l'approvisionnement en intrant jusqu'à la satisfaction de la demande des clients. Étant une fonction essentielle dans toute entreprise ou économie, la logistique peut être définie comme « *l'ensemble des activités ayant pour but, la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit, à l'endroit et au moment où une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tel que localisation des usines et entrepôts, approvisionnement, gestion physique des encours de fabrication, emballage, stockage et gestion des stock, manutention et préparation des commandes, transports et tournées de livraison*¹ ». La rapidité et la fluidité des échanges est une exigence fondamentale afin de concilier les flux physique (marchandises), les flux financiers (profits) et informationnels, d'où la nécessité de mobiliser tous les maillons de la chaîne logistique du commerce international (douanes, banques, autorités portuaires, commissionnaires en douanes, fournisseurs, usines, distributeurs, clients, prestataires logistiques...).

Depuis 1990, l'économie algérienne a subi une profonde mutation. Elle a connu une tentative de transition d'une économie planifiée monopolisée par l'État, à une économie de marché caractérisée, entre autre, par une ouverture des frontières aux échanges commerciaux internationaux. Ainsi, l'adaptation au rythme dont progresse le commerce international, pose

¹ MEDANE Pierre, GRATACAP Anne, *logistique et supply chain management : intégration, collaboration et risques dans la chaîne logistique globale*, DUNOD, Paris, 2008, p 12.

de multiples problèmes liés à l'inexpérience des intervenants nationaux dans la chaîne logistique, comparativement au professionnalisme du marché international. Aussi, la complexité des procédures commerciales en Algérie contribue à l'augmentation des coûts et au ralentissement de la livraison des marchandises.

De ces problèmes, émerge le concept de facilitation commerciale qui consiste en l'assouplissement, la simplification, la normalisation et l'harmonisation des procédures et des flux d'informations y afférents, qui participent au mouvement des marchandises entre le vendeur et l'acheteur et au paiement de celles-ci².

À ce titre, l'État algérien a procédé à la mise en œuvre d'un cadre juridique interne renforçant les règles de libéralisation du commerce extérieur et des mécanismes pour mieux gérer et contrôler les transactions. De même, dans un cadre externe marqué par la ratification de différentes conventions et l'adhésion aux organisations internationales assurant l'harmonisation des procédures entre les États, à l'instar de l'uniformisation des documents exigés pour la conclusion d'un contrat ou une transaction. Dans ce contexte, en matière de simplification des documents du commerce international, la norme de référence est la fusion des nombreux documents administratifs en un seul, à partir d'un modèle préétabli. La normalisation des documents vise aussi à élaborer des modèles agréés sur le plan international pour les pratiques, les procédures, les documents et les supports d'échange d'informations. Comme exemple de normalisation, on peut citer les règles des Nations Unies concernant l'échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport (EDIFACT)³.

Vue l'importance du commerce international qui représente 25% du PIB mondial, selon l'Organisation Mondiale du Commerce, il est impératif de mettre en œuvre des facilitations commerciales le long du processus d'une transaction commerciale à l'international, notamment, le financement et la garantie de cette transaction (pour assurer le rapatriement d'argent), les opérations liées au transport de marchandises (pour rendre la marchandise au bon lieu et juste à temps), ainsi que les procédures liées au contrôle et à l'organisation. L'automatisation et l'informatisation de l'administration, du commerce et du transport sont des atouts majeurs au service de la facilitation, que les pays qui s'engagent dans ces processus devraient renforcer.

² <http://tfig.unece.org/FR/details.html>, consulté le 02/10/2020

³ Les règles des Nations Unies concernant l'échange des données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport.

En Algérie, malgré les efforts fournis pour promouvoir le commerce extérieur, fluidifier et faciliter la chaîne logistique, les coûts liés au commerce extérieur demeurent élevés, même par rapport aux pays voisins.

De ce fait, en vue de comprendre cette situation, notre présente recherche consiste à apporter des éléments de réponses à la problématique suivante :

Quelles sont les facilitations d'ordre logistique mises en œuvre au profit des opérateurs du commerce international en Algérie et les contraintes rencontrées par ces derniers ?

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

Q1 : Est-ce que l'Algérie a intégré le système commercial international ?

Q2 : Les facilitations mises en faveur des opérateurs du commerce extérieur, sont-elles adéquates avec les nouvelles exigences imposées par l'évolution du commerce international ?

Afin d'éclairer la question centrale et les questions secondaires préalablement posées, nous avons émis les hypothèses de recherche suivantes :

H1 : L'exercice du commerce international en Algérie est soumis aux mêmes règles adoptées par les autres pays;

H2 : L'État algérien a déployé des efforts afin de fluidifier les flux de la chaîne logistique, nonobstant, ces efforts restent insuffisants.

La réalisation de ce travail repose sur le conjugaison du théorique et de l'empirique à travers l'examen des politiques de facilitations accordées pour les intervenants de la chaîne logistique, l'analyse des statistiques disponibles (Ministère du commerce, DGD...), et les rapports relatifs à l'activité de chaque intervenant pour faire un diagnostic et une évaluation de l'efficacité des facilitations à l'épreuve du terrain.

Enfin notre présent mémoire est structuré en trois chapitres, dont le premier traite du cadre conventionnel et institutionnel du commerce et du transport à l'international.

Le deuxième a été consacré aux facilitations accordées au profit des opérateurs économiques ainsi que les contraintes qui entravent leurs activités de commerce extérieur.

Tandis que le troisième est dédié aux facilitations douanières, vu le rôle crucial et primordial que joue la douane au sein de la chaîne logistique.

Chapitre I

**L'encadrement des
opérations de commerce à
l'international**

Chapitre I : L'encadrement des opérations de commerce à l'international

Introduction

Le commerce international ne cesse d'accroître ; l'analyse des bonnes pratiques internationales en matière de facilitation du commerce porte sur les mesures prises pour l'amélioration des infrastructures de base liées au commerce et au transport. Ces mesures concernent la simplification des procédures, l'harmonisation des formalités et la normalisation des documents du commerce mondial ainsi que le renforcement de la logistique. Ce chantier a retenu l'attention de plusieurs organismes internationaux. À ce titre, les travaux du Centre des Nations Unies pour la facilitation des procédures et pratiques en matière d'administration, de commerce et de transport (CEFACT-ONU)⁴, constituent une référence en la matière. Plusieurs autres actions ont été déployées à cette fin, notamment par la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED), l'Organisation Maritime Internationale (OMI), l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD), la Chambre de Commerce International (CCI)..., et ont donné lieu à l'adoption d'instruments, de normes ou de directives régissant le commerce international.

L'évolution de l'environnement juridique international prend en compte les conventions internationales et les interventions au travers d'organismes internationaux cherchant à harmoniser et à rendre compatible la diversité des systèmes juridiques et à codifier et simplifier un certain nombre de difficultés récurrentes dans les opérations de commerce international.

Au niveau de chaque économie, des mécanismes nationaux interviennent pour organiser, réguler, faciliter et contrôler les transactions commerciales à l'international, comme ils sont chargés de rassembler et diffuser les informations sur les meilleures pratiques existantes dans le domaine de la facilitation du commerce. Dans ce contexte, les instances internationales recommandent ainsi une approche participative et collaborative entre tous les organismes et acteurs impliqués dans la chaîne logistique du commerce international.

⁴C'est un organisme des Nations Unies dont l'appellation en français est « Facilitation des Procédures Commerciales et le Commerce Électronique », ce qui correspond en anglais à « United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business ». Sa mission est d'encourager une étroite collaboration entre les gouvernements et les entreprises afin d'assurer l'interopérabilité des échanges d'informations entre les secteurs public et privé. Il a développé la formule-cadre, un standard pour les documents commerciaux des Nations unies (UN/EDIFACT), un standard international pour les échanges électroniques et de nombreuses d'autres recommandations.

A cet effet, nous allons essayer dans le présent chapitre d'étudier le cadre institutionnel et conventionnel de la chaîne logistique en commerce international dans le but de vérifier si l'Algérie y est intégrée.

1. Les organismes compétents et le cadre réglementaire du commerce international

L'expansion du commerce international a contraint les acteurs internationaux de contrôler cette évolution en vue de l'organiser et faciliter les transactions entre eux. De ce fait, le commerce international, aujourd'hui, est régi par plusieurs institutions et conventions internationales qui ont pour but la mise en place d'un environnement adéquat pour les pratiques de commerce extérieur et d'un cadre législatif uniforme qui facilite l'expansion de ces pratiques.

1.1. Les organismes compétents

Pour éliminer les obstacles qui entravent les transactions internationales, le système commercial international a mis en œuvre plusieurs institutions internationales pour faciliter le commerce transfrontalier et par conséquent fluidifier les chaînes logistiques à l'international.

1.1.1. Les organismes internationaux

Les opérations de commerce extérieur sont régies par divers organismes internationaux

1.1.1.1. Organisation Mondiale de Commerce (OMC)

L'OMC a vu le jour le 1^{er} janvier 1995, mais le système commercial a 50 ans de plus qu'elle. En effet, il était régi depuis 1948 par l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) créé au lendemain de la seconde guerre mondiale, qui portait essentiellement sur le commerce des marchandises, alors que l'OMC et ses accords couvrent aussi le commerce des services et celui des inventions, des créations et des dessins et modèles (propriété intellectuelle).

La plupart de ses activités ont leur origine dans les négociations dites du Cycle d'Uruguay, qui se sont déroulées de 1986 à 1994, et dans les négociations menées antérieurement dans le cadre de l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT). La réunion ministérielle de Marrakech, 1994, les ministres du Commerce se réunissent pour la dernière fois sous les auspices du GATT en avril, à Marrakech (Maroc), pour signer l'acte final du Cycle d'Uruguay, reprenant les résultats des négociations et créer l'OMC⁵.

⁵ CHEHRIT Kamal, l'Organisation Mondiale du Commerce l'OMC, Alger Livres Edition, 3^{ème} édition, revue et augmentée, Alger, 2007, p 15.

L'organisation mondiale du commerce (OMC) est la seule organisation internationale qui s'occupe des règles régissant le commerce entre les pays. Sa principale fonction est de favoriser autant que possible la bonne marche, la prévisibilité et la liberté des échanges.

1.1.1.1.1. Les principes de l'OMC

Les Accords de l'OMC s'articulent tous autour de quelques principes fondamentaux simples qui constituent la base du système commercial multilatéral, qui sont :

- **Non-discrimination**

Un pays ne doit pas faire de discrimination entre ses partenaires commerciaux ; il ne doit pas non plus faire de discrimination entre ses propres produits, services et ressortissants et ceux des autres pays ;

- **Plus d'ouverture**

L'abaissement des obstacles au commerce est l'un des moyens les plus évidents d'encourager les échanges ; ces obstacles comprennent les droits de douane (tarifs) et les mesures telles que les interdictions à l'importation ou les contingents, qui limitent les quantités sélectives ;

- **Plus de prévisibilité et de transparence**

Les entreprises, les investisseurs et les gouvernements étrangers devraient avoir l'assurance que des obstacles au commerce ne seront pas érigés de façon arbitraire. La stabilité et la prévisibilité encouragent l'investissement et la création d'emplois et permettent aux consommateurs de profiter pleinement des avantages de la concurrence, plus large choix et prix bas ;

- **Plus de compétitivité**

En décourageant les pratiques déloyales telles que les subventions à l'exportation et la vente des produits à des prix de dumping, c'est-à-dire à des prix inférieurs aux coûts de production pour gagner des parts de marché ; les questions sont complexes, et les règles tentent d'établir ce qui est loyal et déloyal et d'indiquer comment les gouvernements peuvent réagir, notamment en imposant des droits d'importation additionnels calculés de manière à compenser le dommage causé par le commerce déloyal.

- **Plus d'avantage pour les pays moins développés**

En leur laissant plus de temps pour s'adapter et une plus grande flexibilité et en leur accordant des privilèges spéciaux ; plus des trois quarts des membres de l'OMC sont des pays en développement et des pays en transition vers économie de marché. Les accords de l'OMC

leur accordent des périodes de transitions pour leur permettre de s'adapter aux dispositions moins familières et peut-être difficiles de l'OMC ;

- **Protection de l'environnement**

Les accords de l'OMC permettent aux membres de prendre des mesures pour protéger non seulement l'environnement, mais aussi la santé des personnes et des animaux et pour préserver les végétaux. Toutefois, ces mesures doivent être appliquées de la même manière aux entreprises étrangères. Autrement dit, les membres ne doivent pas utiliser les mesures de protection de l'environnement comme des mesures protectionnistes déguisées⁶.

1.1.1.1.2. Les missions de l'OMC

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

- **Négociations commerciales**

Les Accords de l'OMC portent sur les marchandises, les services et la propriété intellectuelle. Ils énoncent les principes de la libéralisation et les exceptions autorisées. Ils contiennent les engagements pris par les différents pays pour réduire les droits de douane et les autres obstacles au commerce et pour ouvrir et maintenir ouverts les marchés de services. Ils établissent les procédures à suivre pour régler les différends. Les accords ne sont pas statiques ; ils sont renégociés périodiquement, et de nouveaux accords peuvent être ajoutés à l'ensemble ;

- **Mise en œuvre et suivi**

Les Accords de l'OMC obligent les gouvernements à assurer la transparence de leurs politiques commerciales en notifiant à l'OMC les lois en vigueur et les mesures adoptées. Les divers conseils et comités de l'Organisation veillent à ce que ces prescriptions soient respectées et les Accords de l'OMC soient convenablement mis en œuvre. Les politiques et pratiques commerciales de tous les Membres font l'objet d'un examen périodique, pour lequel le pays concerné et le Secrétariat de l'OMC établissent chacun un rapport ;

- **Règlement des différends**

La procédure de règlement des litiges commerciaux prévue dans le cadre du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends de l'OMC est indispensable pour faire respecter les règles et donc pour assurer le déroulement harmonieux des échanges.

Les pays soumettent leurs différends à l'OMC lorsqu'ils estiment qu'il est porté atteinte aux droits que leurs confèrent les Accords.

- **Renforcement des capacités commerciales**

⁶ Rapport annuel de l'Organisation Mondiale de commerce, 2019, p11.

Les Accords de l'OMC renferment des dispositions spéciales applicables aux pays en développement qui prévoient notamment des périodes plus longues pour la mise en œuvre des Accords et des engagements, des mesures visant à accroître les possibilités commerciales de ces pays et la fourniture d'une assistance pour les aider à renforcer leurs capacités commerciales, à gérer les différends et à appliquer les normes techniques. Chaque année, l'OMC organise des centaines de missions de coopération technique dans les pays en développement et dispense de nombreux cours à Genève à l'intention des fonctionnaires gouvernementaux.

L'Aide pour le commerce vise à aider les pays en développement à se doter des compétences et des infrastructures nécessaires pour accroître leurs échanges commerciaux ;

- **Communication :**

L'OMC entretient un dialogue régulier avec les organisations non gouvernementales, les parlementaires, les autres organisations internationales, les médias et le grand public sur divers aspects de l'Organisation, afin d'intensifier la coopération et de mieux faire connaître ses activités⁷.

1.1.1.2. Le Fond Monétaire International (FMI)

Le FMI est créé en juillet 1944 lors d'une conférence internationale qui s'est tenue à Bretton Woods, dans le New Hampshire (États-Unis), entré en vigueur en décembre 1945. Il est chargé de surveiller le système monétaire international et de favoriser à la fois l'élimination des restrictions de change applicables au commerce des biens et des services et la stabilité des taux de change. Instrument de régulation financière et d'aide aux pays en développement, il est notamment chargé de permettre aux pays membres de surmonter des crises temporaires de financement de leur déficit de la balance des paiements. Son action consiste à accorder des prêts aux pays connaissant ce type de difficultés, ceux-ci devant en contrepartie mettre en œuvre des politiques d'ajustement structurel. Le FMI exerce une surveillance sur les politiques de change des États membres et adopte des principes spécifiques pour les guider en ce qui concerne ces politiques. Chaque État membre fournit au Fonds les informations nécessaires à cette surveillance et, à la demande du Fonds, à des consultations avec ce dernier sur ces politiques.

1.1.1.2.1. Les ressources du FMI

Les fonds du FMI sont fournis à partir de trois sources principales qui sont :

- **Les souscriptions :**

⁷ Rapport Annuel de l'Organisation Mondiale du Commerce, 2019, p13.

Le FMI reçoit ses ressources de ses pays membres. La souscription de chaque pays membre (quote-part) est fonction du poids de chacun d'eux dans l'économie mondiale. Lorsqu'il devient membre du FMI, un pays doit régler 25% de sa quote-part en monnaies étrangères acceptées à l'échelon international (devises telles que le Dollar, Yen et Euro) ou en DTS ; et 7% en sa propre monnaie. La quote-part influe sur le poids exercé par le pays dans les décisions du FMI ;

- **Les accords généraux d'emprunt**

Le FMI peut emprunter auprès des sources officielles ou privées s'il considère que sa capacité de prêt risque d'être insuffisante pour répondre aux besoins de ses pays membres (cas de crise financière) ;

- **Les Droits de Tirage Spéciaux**

Le FMI a créé en 1969 le droit de tirage spécial. Cette unité monétaire artificielle est composée d'un panier de monnaies nationales. Le DTS sert d'instrument de réserve internationale pour compléter les réserves existantes de ces pays membres (or, devises, position de réserve du FMI). Le DTS est l'unité de compte du FMI : c'est l'unité de base des quotes-parts et des prêts.

Le FMI dispose à titre principal de deux formules de crédit connues sous les dénominations de : accord de confirmation et mécanisme élargi de crédit.

- **Les accords de confirmations**

La première fois qu'un pays rencontre des difficultés d'équilibre de la balance des paiements, il peut demander à faire un tirage sur sa tranche de réserve, qui est la fraction de sa quote-part qu'il avait versé en devise, soit 25% de sa souscription ;

- **Le mécanisme élargi de crédit (MEDC)**

Lorsqu'un pays se heurte à de graves problèmes de balance des paiements à moyen terme en raison de faiblesses structurelles qui tarderont à être corrigées, le FMI peut apporter son concours au processus d'ajustement dans le cadre du mécanisme élargi de crédit (MEDC). Par rapport au soutien qu'offre la formule d'un accord de confirmation, ce concours prévoit un accompagnement plus prolongé du FMI à l'appui d'un Programme d'Ajustement Structurel (conditionnalités). Les difficultés rencontrées par de nombreux pays dans la mise en œuvre de ces conditionnalités ont déclenché une vague de critique qui a amené, en 2002, le FMI à réviser ses procédures. Les conditionnalités ne sont plus des actions standardisées imposées à tous et que chaque pays doit exécuter de façon mécanique. Désormais elles ont été

assouplies pour tenir compte de la réalité des pays qui peuvent ainsi bénéficier d'un programme personnalisé⁸.

1.1.1.2.2. Les objectifs du FMI

Le FMI a plusieurs objectifs, parmi lesquels nous pouvons citer :

- Faciliter l'expansion harmonieuse et la croissance équilibrée du commerce mondial ;
- Promouvoir la stabilité des changes, et le renoncement aux dépréciations concurrentielles. Cette stabilité est essentielle dans le cadre du commerce international car elle permet d'éliminer toutes les manipulations de monnaie qui empêche une vraie concurrence loyale entre les entreprises ;
- Promouvoir la coopération monétaire internationale ;
- Aider à établir un système multilatéral de paiements ;
- Mettre ses ressources (moyennant des garanties adéquates) à la disposition des pays confrontés à des difficultés de balance des paiements⁹.

1.1.1.2.3. Les principales missions du FMI

Au fil des ans le FMI s'est penché sur les questions suivantes :

- Conseiller aux états membres des politiques pour parvenir à la stabilité macroéconomique, accélérer la croissance et réduire la pauvreté ;
- Mettre à la disposition des états membres des concours financiers pour les aider à résoudre leurs problèmes de balance des paiements, notamment lorsqu'ils sont à court de devises du fait que leurs paiements extérieurs sont supérieurs à leurs recettes de changes ;
- Fournir une assistance technique et des formations aux États qui en font la demande, afin de les aider à mettre en place et à affermir leurs compétences et leurs institutions pour appliquer des politiques économiques bien conçues¹⁰.

1.1.1.3. Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International (CNUDCI)

Dans un monde où les économies sont de plus en plus interdépendantes, la nécessité d'améliorer le cadre juridique pour faciliter les échanges et les investissements internationaux est largement reconnue. La Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial international (CNUDCI), créée par l'Assemblée générale des Nations Unies par la résolution

⁸ TOUATI Karima, (enseignant à l'université de Bejaïa), « le système monétaire international », cours professionnel, 2017, p2-3.

⁹ OYOUA Elie-Jaques, rapport de stage en licence 3à la faculté universitaire privée d'Abidjan, « Le FMI », 2008/2009, p 5-6.

¹⁰ Rapport annuel du Fonds Monétaire International, 2019, p 4

n°2205 XXI en date du 17 décembre 1966, joue un rôle important dans la mise en place de ce cadre conformément à son mandat qui est d'encourager l'harmonisation et la modernisation progressives du droit commercial international en élaborant des instruments, législatifs ou non, dont elle encourage l'utilisation et l'adoption dans un certain nombre de domaines clefs du droit commercial, tels que le règlement des différends, les pratiques en matière de contrats internationaux, les transports, l'insolvabilité, le commerce électronique, les paiements internationaux, les opérations garanties, la passation de marchés et la vente de marchandises.

La négociation de ces instruments est un processus international auquel participent de nombreux acteurs, dont les États membres de la CNUDCI, des États non membres et des organisations intergouvernementales et non gouvernementales invitées. Du fait de ce processus ouvert, ces textes sont acceptés par le plus grand nombre car ils apportent des solutions adaptées à des traditions juridiques différentes et à des pays ayant des stades de développement économique différents. Dans les années qui ont suivi sa création, la CNUDCI a été reconnue comme le principal organe juridique du système des Nations Unies dans le domaine du droit commercial international¹¹.

1.1.1.4. Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED)

Régie par 194 États membres (dont l'Algérie), la CNUCED est l'organe des Nations Unies chargé de promouvoir un développement économique durable via le commerce, la finance, l'investissement et la technologie. Elle aide les pays en développement à participer de manière équitable à l'économie mondiale.

Son action peut se résumer en trois mots : réfléchir, dialoguer, réaliser.

Ses recherches et ses analyses, souvent novatrices, aboutissent à des recommandations qui nourrissent le processus décision des gouvernements.

C'est aussi un forum où les représentants de tous les pays peuvent dialoguer librement, partager des expériences et débattre des questions d'actualité au plan économique mondial. Elle promeut le consensus au niveau multilatéral.

De ses recherches découlent des applications pratiques qui lui permettent d'offrir une assistance technique directe aux pays en développement ; le but étant de les aider à renforcer les capacités dont ils ont besoin pour s'intégrer équitablement dans l'économie mondiale et améliorer le bien-être de leurs populations.

¹¹ Guide de la CNUDCI, l'essentiel sur la commission des nations unies pour le droit commercial international, Vienne, 2013, p 1.

1.1.1.4.1. Domaines d'activité de la CNUCED

La CNUCED s'intéresse à plusieurs questions dans de différents domaines dont on cite :

- **Mondialisation et développement**

Les analyses de la CNUCED contribuent à la réflexion internationale sur les conséquences de la mondialisation pour les pays en développement:

- Examine les tendances et les perspectives économiques mondiales ;
- Entreprennent des études sur les stratégies de développement ;
- Analyse les questions d'endettement ;
- Dispense une assistance technique aux pays en développement en matière de gestion de la dette publique ;
- Fournit une assistance au peuple palestinien pour soutenir son développement économique.

- **Commerce-produits de base**

La CNUCED promeut le développement par le biais du commerce international :

- Produit des analyses et collecte des données afin de mieux faire comprendre les problèmes de ce secteur ;
- Soutient la participation des pays en développement au commerce international et aux négociations commerciales internationales sur des bases équitables ;
- Tend à renforcer le commerce international des services et prône l'intégration du commerce, de l'environnement et du développement durable ;
- Analyse les questions relatives aux politiques de concurrence et de la protection du consommateur ;
- S'intéresse à la contribution des secteurs de produits de base au développement via la diversification et la gestion des risques.

- **Pays les moins avancés**

La CNUCED aide plus de 90 pays à atteindre leurs objectifs de progrès structurel. Ces pays appartiennent aux catégories qui bénéficient d'une attention particulière de la part des Nations Unies et, pour nombre d'entre eux, d'un traitement spécial visant à compenser leurs désavantages dans l'économie mondiale :

- Aide les pays les moins avancés (PMA: 47 États reconnus comme tels en 2017) à accomplir le progrès socioéconomique qui leur permettra de sortir de cette catégorie ;
- Est aux côtés des pays en développement sans littoral, qui refusent de considérer l'enclavement géographique comme un frein au développement ;

▪ Appuie les petits États en développement insulaires dans leurs efforts pour être économiquement moins vulnérables en dépit des nombreux défis auxquels ils sont confrontés.

• Investissement et entreprise

La CNUCED offre des services spécialisés aux États membres sur toutes les questions relatives à l'investissement et au développement des entreprises :

- Mène des recherches et des analyses de pointe en matière d'investissement au service du développement durable ;
- Informe les décideurs sur la structure et l'évolution des investissements étrangers directs dans le monde, ainsi que sur les principales tendances en matière d'investissement ;
- Fournit une assistance technique permettant aux pays bénéficiaires d'attirer davantage d'investissements, notamment par le biais d'un examen de leurs politiques d'investissement ;
- Est le point focal pour les questions liées aux accords internationaux d'investissement ;
- Promeut l'entrepreneuriat et le développement des entreprises ;
- Participe à l'élaboration des normes comptables internationales ;
- Encourage l'investissement responsable à travers des initiatives comme l'élaboration des principes pour un développement durable dans l'agriculture.

• Technologie et logistique

Dans une économie mondialisée fondée sur le savoir, il est essentiel de stimuler l'innovation dans les pays en développement afin d'améliorer leur compétitivité :

- Mène des travaux de recherche sur la science, la technologie -y compris les technologies de l'information et de la communication- et l'innovation pour le développement ;
- Aide les pays en développement à concevoir et mettre en œuvre des politiques dans les domaines de la technologie et de l'innovation qui soient propices à la croissance économique et au développement durable ;
- Mène un programme de travail d'envergure afin d'instaurer des services efficaces dans le domaine des transports, de la facilitation du commerce et des douanes¹².

1.1.1.5. La Chambre de Commerce International (CCI)

La Chambre de Commerce International est une organisation mondiale des affaires créée en 1919 juste après la première guerre mondiale alors qu'aucun système mondial de

¹² Rapport annuel de la CNUCED, Genève, 2017, p 1-2.

règles ne régissait le commerce, l'investissement, les finances ou les relations commerciales, elle représente de plus de 45 millions d'entreprises dans plus de 100 pays.

En 1933, la CCI publie les premières règles de pratiques des crédits documentaires et la première édition des règles des incoterms (International Commercial Terms) en 1936.

1.1.1.5.1. Les missions de la CCI

Les missions de la CCI sont résumées ainsi :

- Promouvoir le commerce et les investissements internationaux en tant que vecteurs d'une croissance et d'une prospérité inclusives ;
- Résoudre les différends lorsqu'ils surviennent dans le commerce international à l'appui aux efforts mondiaux visant à rationaliser les procédures douanières et frontalières ;
- Soutenir le multilatéralisme comme le meilleur moyen de relever les défis mondiaux et d'atteindre les objectifs mondiaux ;
- Promouvoir une croissance inclusive et durable au profit de tous ;
- Élaborer et harmoniser les règles uniformes relatives aux modes de paiement pour le financement des opérations de commerce extérieur ;
- Faciliter les transactions du commerce international par la mise en place des incoterms ainsi que de veiller à leur mise à jour pour accompagner la progression et l'évolution enregistrées en la matière. La dernière version des incoterms a eu lieu en 2020 ;
- Encourager les échanges et les investissements internationaux et aide les entreprises à saisir les opportunités de la mondialisation¹³.

1.1.1.6. Organisation Mondial des Douanes (OMD)

Créée en 1952 sous le nom de Conseil de Coopération Douanière (CCD), l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD) est un organisme intergouvernemental indépendant, dont la mission est d'améliorer l'efficacité des administrations douanières.

En tant que centre mondial d'expertise douanière, cette organisation est la seule qui soit compétente à l'échelon international en matière douanière et qui est le porte-parole de la communauté douanière internationale, à cet effet l'OMD s'est donnée comme principal objectif stratégique d'assumer un rôle de chef de fil et de fournir des orientations et un appui à ses membres et se focalisant sur les initiatives permettant de promouvoir la facilitation du commerce, une collecte des recettes plus efficace et équitable et une meilleure protection de la société.

L'Algérie est membre de l'OMD depuis le 19/12/1966.

¹³ <https://iccwbo.org>, consulté le 17/06/2020.

1.1.1.6.1. Les missions de l'OMD

L'OMD a pour missions de :

- Élaborer des normes internationales ;
- Favoriser la coopération et renforcer les capacités afin de faciliter le commerce licite¹⁴.

1.1.2. Les organismes nationaux

L'État algérien a mis en œuvre plusieurs organismes pour faciliter et promouvoir le commerce extérieur

1.1.2.1. Ministère du commerce

Le ministère du commerce est l'institution gouvernementale chargée de toutes les transactions économiques et les mesures relatives au commerce intérieur et extérieur¹⁵.

1.1.2.1.1. Missions du ministère du commerce

En matière de commerce extérieur, le ministère du commerce a pour missions :

- D'élaborer et/ou de participer à la mise en place du cadre institutionnel et réglementaire relatif aux échanges commerciaux ;
- D'organiser, en relation avec les institutions concernées, la répartition et la négociation des accords commerciaux internationaux et d'en assurer la mise en œuvre et le suivi ;
- De veiller à la mise en conformité de la législation et de la réglementation avec les dispositifs qui régissent le commerce international ;
- D'animer et d'impulser à travers les structures appropriées et en relation concernées, les activités commerciales extérieures bilatérales et multilatérales ;
- De traiter, dans la limite de ses attributions, les différends liés au commerce international ;
- D'élaborer et de proposer toute stratégie de promotion des exportations hors hydrocarbures ;
- De favoriser et d'encourager la participation des opérateurs économiques aux manifestations économiques nationales ou étrangères ;
- De veiller au développement et à la mise en place d'un système de communication et d'information statistique sur les échanges commerciaux internationaux¹⁶.

¹⁴ <http://www.wcoomd.org/fr/about-us/what-is-the-wco.aspx>, consulté le 16/06/2020

¹⁵ <https://www.commerce.gov.dz/>, consulté le 23/04/2020.

¹⁶ <https://www.commerce.gov.dz/les-missions-du-ministere>, consulté le 23/04/2020.

1.1.2.2. Agence algérienne de promotion du commerce extérieur (ALGEX)

L'Agence Algérienne de Promotion de Commerce Extérieur est un établissement public à caractère administratif placé sous la tutelle du Ministère du Commerce, créée par le décret exécutif n°04-174 du 12 Juin 2004. Elle est dotée de personnalité et l'autonomie financière.

1.1.2.2.1. Les principales missions

L'ALGEX a plusieurs missions à savoir :

- Analyser les marchés extérieurs en développant la veille commerciale et règlementaire ainsi que les études prospectives ;
- Organiser la participation algérienne aux foires et manifestations économiques à l'étranger et les rencontres d'affaires ;
- Identifier le potentiel national d'exportation par une meilleure connaissance de la production nationale ;
- Gérer des instruments de promotion des exportations hors hydrocarbures au bénéfice des entreprises exportatrices ;
- Élaborer un rapport annuel d'évaluation sur la politique et les programmes d'exportation ;
- L'Agence peut en outre assurer des activités rémunérées dans le domaine du perfectionnement, de l'initiation aux techniques de l'exportation et aux règles du commerce international, ainsi que toute autre prestation dans les domaines de l'assistance ou de l'expertise aux administrations et entreprises, en relation avec la vocation de l'établissement ;
- Et plus récemment, analyser les données sur les importations à la faveur du décret n° 08-313 du 5 octobre 2008¹⁷.

1.1.2.3. La Chambre Algérienne de Commerce et de l'Industrie (CACI)

La Chambre algérienne de commerce et d'industrie (CACI) créée en 1962, est une institution représentant les intérêts généraux des secteurs du commerce, de l'industrie et des services.

La CACI est un établissement public à caractère industriel et commercial sous la tutelle du ministère du commerce. Le siège de la CACI est situé à Alger.

1.1.2.3.1. Les missions de la CACI

La CACI est chargée de :

¹⁷ <http://www.algex.dz/>, consulté le 19/05/2020.

- Entreprendre toute action visant la promotion et le développement des différents secteurs de l'économie nationale et leur expansion notamment en direction des marchés extérieurs ;
- Émettre, viser ou certifier tout document, attestation ou formulaire présentés ou demandés par les agents économiques et destinés à être utilisés principalement à l'étranger ;
- Organiser ou de participer à l'organisation de toutes rencontres et manifestations économiques en Algérie et à l'étranger tels que notamment, foires, salons, colloques, journées d'études et missions commerciales visant la promotion et le développement des activités économiques nationales et des échanges commerciaux avec l'extérieur ;
- Réaliser toute action et étude pouvant concourir à la promotion des produits et services nationaux sur les marchés extérieurs ;
- Proposer toute mesure tendant à faciliter et à promouvoir les opérations d'exportation des produits et services nationaux ;
- Établir des relations et de conclure des accords de coopération et d'échanges mutuels avec les organismes homologues ou similaires étrangers ;
- Adhérer aux organismes régionaux ou internationaux de même nature ou poursuivant les mêmes objectifs ;
- Procéder, en qualité de représentant de l'Algérie, à la constitution de chambre de commerce mixte avec ses homologues étrangers ;
- Participer aux manifestations et actions initiées par les organismes représentatifs poursuivant les mêmes objectifs ;
- Entreprendre des actions d'enseignement, de formation, de perfectionnement et de recyclage en direction des entreprises ;
- Assurer la représentation de l'Algérie dans les foires et autres manifestations économiques officielles se déroulant à l'étranger ;
- Donner son avis sur les conventions et accords commerciaux liant l'Algérie à des pays étrangers ;
- Ouvrir des bureaux de représentation à l'étranger¹⁸.

¹⁸ <https://commerce.gov.dz/>, consulté le 16/06/2020

1.1.2.4. Compagnie Algérienne d'Assurance et Garantie des Exportations (CAGEX)

La CAGEX est une entreprise économique publique par action d'un capital social 200.000.000 DZ, répartis à parts égales entre les actionnaires (banques et assurances), créée par l'ordonnance 96/06 du 10/01/1996, chargée de l'assurance-crédit à l'exportation.

1.2. Le cadre réglementaire

La conséquence de la diversité des acteurs commerciaux internationaux, est la divergence des textes juridiques nationaux ; la communauté internationale a estimé que les problèmes dus à ces divergences sont suffisamment graves pour justifier l'élaboration de règles juridiques internationales uniformes pour fluidifier les flux.

1.2.1. Les accords commerciaux de l'OMC

Les accords de l'OMC régissent les marchandises, les services et la propriété intellectuelle. Ils énoncent les principes de la libéralisation et les exceptions autorisées. Ils reproduisent les engagements pris par chaque pays pour réduire les droits de douane et d'autres obstacles au commerce, et pour ouvrir et maintenir ouverts les marchés de services. Ils définissent les procédures de règlement des différends. Ils prévoient un traitement spécial en faveur des pays en développement. Ils font obligation aux gouvernements d'assurer la transparence de leur politique commerciale en notifiant à l'OMC les lois en vigueur et les mesures adoptées, parallèlement aux rapports périodiques établis par le Secrétariat au sujet des politiques commerciales des pays.

Ces accords sont fréquemment dénommés les règles commerciales de l'OMC, et cette dernière est fréquemment décrite comme étant un système "fondé sur des règles". Toutefois, il est important de se rappeler que les règles sont en réalité des accords négociés par les gouvernements.

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

Il est à préciser que l'Algérie jusqu'à maintenant n'est pas membre entier de l'OMC et par voie de conséquence les dits accords n'ont pas encore fait l'objet de ratification¹⁹.

¹⁹ http://www.wto.org/french/thewto_f/whatis_f/tif_f/fact_5.htm, consulté le 22/06/2020.

1.2.2. La Convention de Kyoto Révisée (CKR)

La Convention de Kyoto Révisée (CKR) est la principale convention douanière en matière de facilitation des échanges.

Elle a été élaborée par l'OMD et est entrée en vigueur le 03/02/2006.

La CKR est une version actualisée et révisée de la convention internationale sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières « ou convention de Kyoto » adoptée en 1973-1974.

L'objectif de la convention de Kyoto révisée est de faciliter le commerce au moyen de l'harmonisation et de la simplification des procédures et des pratiques douanières.

À cet égard, la convention prône des normes et des recommandations pratiques pour des procédures et des techniques douanières modernes.

L'Algérie a ratifié ladite convention par l'ordonnance n°76/26 du 25/03/1976 ainsi que la dernière modification du 26/06/1999 et ce par le Décret présidentiel n°00-447 du 23-12-2000²⁰.

1.2.3. La convention d'Istanbul

La Convention relative à l'admission temporaire, signée le 26 juin 1990 à Istanbul, a permis l'unification et la simplification des différents instruments liés aux règles d'importation temporaire qui existaient déjà avant cette date. Les principaux outils repris dans cette Convention sont les carnets ATA « Admission temporaire, temporary admission » (pour les marchandises) et CPD « Carnet de passage en Douane » (pour les véhicules), documents standardisés qui peuvent être utilisés, afin de faciliter, harmoniser et accélérer l'accomplissement des formalités relatives au bénéfice de régime de l'admission temporaire.

L'Algérie a approuvé ladite convention par le décret présidentiel n°98/03 du 12/01/1998²¹.

1.2.4. La convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises

Le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises, généralement dénommé "Système Harmonisé" ou "SH", est une nomenclature internationale polyvalente élaborée par l'Organisation mondiale des Douanes (OMD), adoptée en 14 juin 1983 à Bruxelles et entrée en vigueur en Janvier 1988.

²⁰ <http://tfig.unece.org/FR/contents/revised-kyoto-convention.htm>, consulté le 24/06/2020.

²¹ <http://www.academy.wcoomd0org/courses/admission-temporaire-la-convention-distanbul>, consulté le 24/06/2020.

La Convention SH a pour objectif de faciliter l'échange d'informations commerciales en harmonisant la description, la classification et la codification des marchandises dans le commerce international.

Le SH est utilisé pour les tarifs douaniers et la collecte des statistiques du commerce extérieur. Il est en outre très souvent utilisé par les pouvoirs publics, les organisations internationales et le secteur privé à bien d'autres fins, telles que la détermination des droits et taxes, l'élaboration des politiques commerciales, la surveillance du commerce de certaines marchandises règlementées, l'élaboration des règles d'origine, l'établissement des frais de transport, le recueil des statistiques relatives aux transports, le contrôle des prix et des contingentements, la recherche et l'analyse économique.

L'Algérie a approuvé cet accord par la loi n°91/09 du 27/04/1991²².

2. Les organismes compétents et le cadre réglementaire encadrant le transport international des marchandises

La communauté internationale a mis en place un ensemble d'organismes internationaux, intervenant dans l'activité de transport des marchandises à l'international et des textes juridiques dans le but d'encadrer et de faciliter les chaînes logistiques à l'international, harmoniser et contrôler les transactions et réduire les litiges et ambiguïtés qui peuvent entraver la conclusion de ces dernières.

2.1. Le transport maritime

Le transport maritime est le mode de transport le plus répandu au niveau mondial ; faciliter le transport des marchandises par voie maritime est une question primordiale pour toute économie agissant sur le plan international.

2.1.1. Les organismes compétents intervenant dans le transport maritime

Le transport maritime est encadré par plusieurs organisations qui sont :

2.1.1.1. Le Comité Maritime International (CMI)

Le CMI est une organisation internationale non gouvernementale ayant pour objectif de contribuer à l'uniformisation et à l'harmonisation des différentes législations maritimes au niveau mondial.

En sa qualité de dépositaire des règles de York et d'Anvers, le Comité Maritime International (CMI) procède périodiquement à leur révision pour tenir compte des évolutions

²² <http://www.tfig.unece.org/FR/contents/HS-convention.htm>, consulté le 23/06/2020.

économiques et juridiques, ainsi que des impératifs commerciaux auxquels les acteurs du commerce maritime sont confrontés²³.

2.1.1.2. Organisation Maritime International (OMI)

L'OMI a été créée par une convention de l'ONU adoptée à Genève, le 17 mars 1948, et entrée en vigueur le 17/03/1958. Sa première rencontre a eu lieu en janvier 1959.

C'est une organisation internationale dont l'une des principales tâches est d'élaborer des dispositions relatives à la sécurité en mer.

Cette organisation a adopté une quarantaine de conventions et de protocoles et plus de 800 recueils de règles, codes et recommandations. Tous ces textes ont exclusivement trait à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et à d'autres questions connexes.

Le principal travail technique de l'OMI est effectué par un certain nombre de comités et de sous-comités, notamment le Comité de la Sécurité Maritime, le Comité de la Protection du Milieu Marin (CPMM) et le Comité juridique.

La facilitation principale procurée est de faciliter le trafic maritime dans le but de réduire les formalités et de simplifier les documents requis par les ports et autres terminaux à l'arrivée et au départ des navires²⁴.

2.1.2. Les conventions relatives au transport maritime

Dans la même démarche de création des institutions internationales, des règles juridiques internationales uniformes sur la prescription des actions liées au transport international des marchandises par voie maritime ont été élaborés.

2.1.2.1. La convention de Bruxelles

La convention de Bruxelles englobe deux conventions :

2.1.2.1.1. Convention « originelle »

Signée à Bruxelles le 25 août 1924 et entrée en vigueur le 2 juin 1931, désignée parfois par l'expression de « règle de la Haye », la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance.

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord, certaines règles uniformes en matière de droit de transport maritime, plusieurs pays par le billet de leurs présidents respectifs ont décidé de conclure une Convention dans la ville de Bruxelles²⁵.

²³ <http://logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Organismes-maritimes.htm>, consulté le 20/06/2020.

²⁴ Ibid.

²⁵ Article 860-01, illustration de la convention de Bruxelles (convention originelle).

2.1.2.1.2. Les règles de la Haye-Visby

Les règles de la Haye-Visby figurent dans la convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par le protocole de Bruxelles du 23 février 1968 et par le protocole de Bruxelles du 21 décembre 1979.

Les règles de la Haye-Visby ne s'appliquent que si un « connaissance » ou tout « document similaire formant titre » a été émis²⁶.

2.1.2.2. Règles de Hambourg de 1978

Sous la pression des pays en développement, qui estimaient que les règles de la Haye avaient été élaborées à l'époque par des « nations maritime coloniales » à leur profit, ont eu lieu des renégociations.

Celles-ci ont abouti en 1978 à la convention des nations unies sur le transport des marchandises par mer, les règles de Hambourg. Celles-ci ont adopté une nouvelle approche de la responsabilité du transporteur maritime, au profit des chargeurs. Là, c'est le transporteur qui est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis pendant que les marchandises étaient sous sa garde à moins de prouver que toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter les pertes ou les dommages avaient bien été prises.

Ces règles tiennent compte des nouvelles catégories de marchandises transportées, technologies et méthodes de chargement ainsi que des pertes découlant des retards de livraison.

Elle est entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1992. Au moment où il devient État contractant à la présente convention, tout État partie à la convention de Bruxelles signée le 25 août 1924 notifie au gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la convention de 1924, qu'il dénonce ladite convention, en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle les règles de Hambourg entreront en vigueur à son égard²⁷.

2.1.2.3. Les règles de Rotterdam

Adoptés par l'assemblée générale le 11 décembre 2008, la convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, établit un régime juridique uniforme et moderne régissant les droits et obligation des chargeurs, transporteurs et destinataires en vertu d'un contrat de transport de porte à porte comprenant une étape maritime internationale.

²⁶ Article 375-02, illustration de la convention de Bruxelles, modifié 1968.

²⁷ http://m.lantenne.com/Regles-de-Hambourg-de-1978_a14509.html, consulté le 23/06/2020.

La convention donne suite et fournit une alternative moderne aux conventions antérieures relatives au transport international de marchandises par mer, en particulier la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Bruxelles, 25 août 1924), et ses protocoles (les règles de la Haye-Visby) et la convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (Hambourg, 31 mars 1978).

Les règles de Rotterdam constituent un cadre juridique qui tient compte des nombreuses nouveautés technologiques et commerciales qu'a connu le transport maritime depuis ces conventions, dont le développement de la conteneurisation, l'aspiration à un transport de porte à porte en vertu d'un contrat unique et le développement des documents électroniques de transport.

La convention fournit aux chargeurs et transporteurs un régime universel contraignant et équilibré à l'appui de l'exécution des contrats maritimes de transport où peuvent intervenir d'autres modes²⁸.

2.1.2.4. Les règles de York et d'Anvers

Les règles d'York et d'Anvers s'appliquent lors du règlement d'avaries communes survenues au cours du transport des marchandises par voie maritime.

Il y a acte d'avarie commune quand, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune.

Pour tenir compte des évolutions économiques et juridiques, ainsi que des impératifs commerciaux auxquels les acteurs du commerce maritimes sont confrontés, les règles d'York et d'Anvers sont périodiquement révisées par le Comité Maritime International (CMI)²⁹.

2.2. Le transport aérien

Le transport aérien, est toujours considéré comme revêtant un rôle intrinsèquement stratégique grâce aux atouts qu'il procure pour l'activité de transport international de marchandises, pour cela, la communauté internationale a agi en mettant en place des institutions et des textes juridiques pour promouvoir le secteur de transport de marchandises par voie aérienne.

2.2.1. Les organismes compétents intervenant dans le transport aérien

Le transport aérien international de marchandise est encadré par :

²⁸ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Reglementation-internationale.htm>, consulté le 21/06/2020

²⁹ Ibid.

2.2.1.1. International Air Transport Association (IATA)

En français, Association Internationales des Transporteurs Aériens a été créée en 1945 à Cuba. C'est une organisation commerciale qui regroupe de nombreuses de compagnies aériennes volontaires, et originaires de tout pays du monde entier. Son siège est installé à Montréal.

L'IATA défend les intérêts des compagnies aériennes mondiales, luttant contre les éventuelles règlementations ou charges inadaptées.

Elle œuvre pour la simplification des procédures et l'amélioration des services destinés aux passagers et au fret aérien ; l'homologation des tarifs de transport aérien pour équilibrer le jeu de la concurrence. Elle joue également un rôle important dans la gestion des problèmes liés à l'environnement. En effet, elle est sensible aux sujets concernant les nuisances sonores, ainsi que les sujets traitant de la pollution issue de la combustion des carburants, par exemple³⁰.

2.2.2. Les conventions relatives au transport aérien

Le transport aérien est règlementé par plusieurs conventions, nous citons :

2.2.2.1. Convention de Varsovie

Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée le 12 octobre 1929.

Elle définit et décrit les mentions à porter sur les documents de transport aérien ou titres de transport ; apporte précisions sur la nature des documents qui doivent toujours accompagner la LTA (Lettre de Transport Aérien) ; définit les responsabilités des parties au contrat en cas de dommages corporels ou matériels, définit en cas des litiges les tribunaux compétents, délimite les délais de déclaration du dommage subi et celui de l'action en responsabilité ; précise les limitations de son champs d'application dans le cas d'un transport combiné qui implique outre d'autres modes de transport, la convention de Varsovie continue à s'appliquer aux états qui ne sont pas partie à la convention de Montréal³¹.

2.2.2.2. Convention de Montréal

Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée le 28 mai 1999.

Cette convention s'inspire des accords IATA du 31 octobre 1995 qui améliore sensiblement les conditions d'indemnisation dans les cas d'accidents aériens internationaux.

³⁰ <http://logistiqueconseil.org/Articles/Transport-aerien/Ataf-iata-afra-oaci.htm>, consulté le 20/06/2020.

³¹ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-aerien/Reglementation-transport-aerien.htm>, consulté le 20/06/2020.

C'est une convention moderne, complète et harmonisée qui repasse en revue la convention de Varsovie de 1929, le protocole de la Haye, la convention de Guadalajara, le protocole de Guatemala ainsi que tous les protocoles de Montréal. Un État qui la ratifie n'applique donc plus les conventions et protocoles de modification suscités³².

- **Protocole de la Haye**

Signé le 18/09/1955, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. Il redéfinit la notion de transport international ; et inclus le fait des transports successifs lors d'une même opération de transport. Ce protocole limite le champ d'application de la convention de Varsovie en excluant le transport de courriers et de colis postaux ; elle modifie certaines mentions sur les titres de transport ; révisé les responsabilités du transporteur et modifie le délai de déclaration des dommages³³.

- **La convention de Guadalajara**

Signé le 18/09/1961. Convention complémentaire à la convention de Varsovie, intègre la notion de sous-transport en apportant une distinction claire entre le transporteur de fait et le transporteur contractuel. Elle précise les responsabilités des intervenants dans ce type d'opération de transport aérien³⁴.

- **Protocole de Guatemala**

Signé le 08/03/1971, portant modification de la convention de Varsovie, il apporte une ouverture à l'émission de titre de transport collectif ; redéfinit les responsabilités du transporteur et le calcul des indemnités en cas de dommages corporels ou matériels³⁵.

- **Protocoles additionnels signés le 25/09/1975 à Montréal**

- **Protocoles additionnels N°1**: Il modifie certains articles de la convention de Varsovie en reformulant la procédure de calcul des indemnités en cas de dommages corporels ou matériels.

- **Le protocole additionnel N°2** : Il redéfinit les limites de responsabilité du transporteur.

- **Le protocole additionnel N°3** : Définit laquelle des parties au contrat supportera les honoraires des avocats en cas de litiges ; révisé la formule de calcul des indemnités.

³² <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-aerien/Reglementation-transport-aerien.htm>, consulté le 20/06/2020.

³³ Ibid.

³⁴ Ibid.

³⁵ Ibid.

▪ **Le protocole N°4** : Définit la responsabilité du transporteur dans le cas des envois postaux ; apporte de nouvelles procédures d'émission et de signature de la LTA et précise les conditions d'établissement de LTA distincts pour le transport de marchandises d'un même expéditeur³⁶.

2.3. Le transport terrestre

Le système de transports terrestres rassemble deux modes principaux : la route et le rail.

2.3.1. Les organismes compétents intervenant dans le transport terrestre (routier et ferroviaire)

Le secteur du fret routier a connu ces quatre dernières décennies une forte croissance due à une évolution prononcée du commerce régional et transfrontalier tout comme le rail qui a provoqué une impulsion à une série d'importantes mutations en matière d'affrètements et de mouvements de marchandise, c'est pourquoi la communauté internationale s'est intéressée à ce mode de transport à travers la création de certains organismes pour renforcer cette activité et la faciliter.

2.3.1.1. International Road Transport Union (IRU)

Fondée à Genève en 1948, l'Union Internationale des Transports Routiers (en anglais : International Road Transport Union) est une organisation mondiale qui défend les intérêts des exploitants d'autobus, d'autocars, de taxis et de camions dans le but d'assurer la croissance économique et la prospérité via la mobilité durable des personnes et des biens partout dans le monde.

L'IRU regroupait à sa création des associations nationales de transport de transporteurs routiers de huit pays d'Europe occidentale. Aujourd'hui, en tant que fédération mondiale de l'industrie, elle regroupe des associations membres et des membres affiliés de 73 pays sur les cinq (5) continents.

En tant que porte-parole mondial de l'industrie des transports routiers, l'IRU œuvre en faveur d'une double priorité ; le développement durable et la facilitation du transport routier dans le monde, ainsi :

- Promouvoir la compétence professionnelle au sein du secteur et améliorer la qualité des services offerts par la profession ;
- Définir, développer et promouvoir les politiques de transport ;

³⁶ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-aerien/Reglementation-transport-aerien.htm>, consulté le 20/06/2020.

- Coopérer et coordonner avec les autorités pertinentes afin de mettre en œuvre des instruments juridiques telle que la convention TIR... ;
- Dialoguer avec les autorités politiques pour harmoniser la législation régissant l'activité de transport routier³⁷.

2.3.1.2. Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF)

L'organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, est une organisation intergouvernementale dédiée aux transports internationaux ferroviaires est créée le 1^{er} mai 1985 suite à l'entrée en vigueur de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) de 1980 à Berne, qui a été complété par le protocole de Vilnius 03/06/1999.

Son but principal est d'établir un régime de droit uniforme applicable aux transports de voyageurs, de bagages et de marchandises en trafic international direct entre les états membres.

2.3.1.2.1. Autres facilitations procurées :

- L'élimination des entraves au franchissement des frontières en trafic international ;
- La participation à l'élaboration d'autres conventions internationales ayant pour but de favoriser et faciliter le trafic international ferroviaire³⁸.

2.3.1.3. Union Internationale des Chemins de Fer (UIC)

L'Union Internationale des Chemins de Fer est l'organisation mondiale chargée de la promotion du transport ferroviaire et du développement du système ferroviaire en soutien de la stratégie de ses membres.

L'idée de créer une organisation internationale rassemblant les entreprises ferroviaires est apparue juste après la Première Guerre Mondiale dans le sillage de la conférence internationale de Portoroz, tenue en novembre 1921 en Italie, puis de la conférence internationale de Gênes en mai 1922.

Les représentants gouvernementaux ont opté pour la mise en place d'une organisation ferroviaire permanente dédiée au trafic international, axée sur la standardisation et l'amélioration des conditions d'établissement et d'exploitation des chemins de fer.

La conférence internationale fondatrice de l'UIC s'est tenue à Paris le 17 octobre 1922.

³⁷ <https://www.tfacility.org/fr/union-international-des-transport-routiers-iru>, consulté le 21/06/2020.

³⁸ <https://otif.org/fr/>, consulté le 21/06/2020.

2.3.1.3.1. Les facilitations procurées :

- Promouvoir le transport ferroviaire à l'échelle mondiale ;
- Organiser la coopération internationale entre ses membres ;
- Proposer de nouvelles pistes d'amélioration de performances techniques et environnementales,
 - Développer des centres d'excellence (technologies de recherche ferroviaire, management, formation), et dispenser des cycles de formation pour les employés de ses membres ;
 - Soutenir les membres dans leurs efforts de développement.

2.3.2. Les conventions relatives au transport terrestre (routier et ferroviaire) :

De l'importance du transport terrestre (le rail et la route) dans l'activité du transport international des marchandises, est venu l'instauration de plusieurs règles ; CMR et TIR pour le transport terrestre et COTIF pour le transport ferroviaire³⁹.

2.3.2.1. Convention sur le contrat de transport international de Marchandises par Route (CMR)

La CMR est signée le 19 mai 1956 à Genève. Elle s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il en est ainsi quels que soit le domicile et la nationalité des parties ; à l'exclusion du transport des marchandises dangereuses, des transports funéraires, des transports des déménagements ou des transports effectués en vertu des conventions postales internationales⁴⁰.

2.3.2.2. Convention douanière relative au Transit International Routier (TIR)

La convention TIR ou convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnet TIR est signée à Genève le 14 novembre 1975.

Elle s'applique au transport de marchandises effectués sans rupture de charge, à travers une ou plusieurs frontières d'un bureau de douane de départ d'une partie contractante à un bureau de douane de destination d'une autre partie contractante, ou de la même partie contractante, dans des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou dans des conteneurs dûment scellés, à condition qu'une partie du trajet entre le début de l'opération TIR et son achèvement se fasse par route ; sous la garantie d'associations agréées.

³⁹ <https://uic.org/>, consulté le 20/06/2020.

⁴⁰ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-routier/Reglementation-transport-routier.htm>, consulté le 21/06/2020.

Ladite convention est entrée en vigueur à l'égard de l'Algérie 28/08/1989, mais le régime TIR des véhicules à usage commercial est suspendu depuis 1992 pour cause de fraude⁴¹.

2.3.2.3. Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires (COTIF)

La convention relative aux transports internationaux ferroviaires est une convention internationale qui est à la base de l'organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Créée le 9 mai 1980 à Berne⁴².

Les Parties à la présente Convention constituent, en tant que membres, l'Organisation Intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF),

L'Organisation a essentiellement pour but d'établir un régime de droit uniforme applicable aux transports des voyageurs, des bagages et des marchandises en trafic international direct entre les États membres, empruntant des lignes ferroviaires, ainsi que de faciliter l'exécution et le développement de ce régime⁴³.

2.3.2.3.1. Autres facilitations procurées

- La validation des normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire ;
 - L'élimination des entraves au franchissement des frontières en trafic international ;
 - La procédure de l'admission technique de véhicules et d'autres matériels ferroviaires utilisés en trafic international ;
- La participation à l'élaboration d'autres conventions internationales ayant pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter le trafic international ferroviaire.

2.4. Le transport multimodal

Le transport multimodal ou transport combiné, est un mode de transport qui consiste à acheminer des marchandises en utilisant plusieurs modes de transport différents successivement.

2.4.1. Les organismes compétents intervenant dans le transport multimodal

Le transport multimodal est encadré par :

2.4.1.1. Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (FIATA)

FIATA est une organisation internationale créée à Vienne, le 31 mai 1926. C'est une organisation non gouvernementale.

⁴¹ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-routier/Reglementation-transport-routier.htm>, consulté le 21/06/2020.

⁴² http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/01_vorstellung/01_allg_info/OTIF_info_05_2012_f.pdf, consulté le 21/06/2020.

⁴³ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-ferroviaire/Convention-de-Berne-COTIF.htm>, consulté le 21/06/2020.

La FIATA a le statut consultatif auprès du Conseil économique et social (ECOSOC) des Nations Unies (notamment la CEE « la Communauté Économique Européenne », la CESAP « La Commission Économique et Sociale pour l'Asie et le Pacifique », la CESAOC « Centre d'étude économique et sociale de l'Afrique de l'Ouest »), la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI).

Elle est reconnue comme représentant de l'industrie du transport de fret auprès d'organismes comme la Chambre de Commerce Internationale (CCI), l'Association du Transport Aérien International (IATA), l'Union internationale des Chemins de fer (UIC), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation mondiale des douanes (OMD), Organisation mondiale de commerce (OMC).

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

2.4.1.1.1. Les facilitations procurées :

- Représenter, promouvoir et protéger les intérêts des commissionnaires-organismes de transport ;
- Familiariser le commerce et l'industrie ainsi que le grand public, à travers la propagation de l'information, la distribution de publications...
- Assister les commissionnaires-organismes de transport par le biais de formations et par le développement d'outils d'aide au commerce électronique⁴⁴.

2.4.2. Les conventions relatives au transport multimodal :

Le transport multimodal implique l'existence de plusieurs modes de transport pour réaliser une opération, afin de faciliter et simplifier le déroulement de cette opération, plusieurs pays ont ratifié des conventions, à l'instar :

2.4.2.1. La convention des nations unies sur le transport multimodal

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

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

2.5. Les incoterms

Les transactions internationales, sont aujourd'hui plus simples et fluidifiées grâce à certains mécanismes mis à la disposition des opérateurs économiques ; comme les incoterms

⁴⁴ <https://fiata.com/about-fiata/objectives.html>, consulté le 19/06/2020.

qui servent d'outils pour la réglementation des problèmes liés au transport international des marchandises.

2.5.1. Définition et évolution des incoterms

La première version des règles incoterms a été publiée en 1936 par la CCI ; qui codifie, corrige, revoit et assure leur gestion.

Cette version a fait l'objet par la suite de plusieurs modifications dont les dernières en date remontent en 1980, 1990, 2000, 2010 et 2020, soit une modification tous les 10 ans⁴⁵.

Donc, les incoterms sont : « *l'ensemble des règles visant à uniformiser les termes commerciaux les plus utilisés dans le commerce international en définissant par un terme unique, interprétable d'une façon identique de par le monde, une relation donnée entre un client et un fournisseur. Ils représentent un langage commun à la disposition de commerçants de langues et de pratiques commerciales différentes* »⁴⁶.

2.5.1.1. Les incoterms 2020

Le DAT devient DPU (Delivered At Place Unloaded) :

L'Incoterm DAT (Delivered At Terminal) s'étend et devient le DPU (Delivered At Place Unloaded). Le lieu de destination peut être n'importe quel lieu et pas uniquement un terminal.

Évolution du FCA avec une option connaissance à bord

La nouvelle version des Incoterms 2020 prévoit une évolution pour la règle FCA avec une option Connaissance à Bord. Une option du FCA en cas de paiement via une sécurité bancaire : l'acheteur et le vendeur peuvent convenir que l'acheteur doit donner l'instruction à son transporteur de fournir au vendeur le connaissance comportant la mention de mise à bord après le chargement des marchandises. Le vendeur étant ensuite obligé de déposer ce connaissance auprès de son institution financière à l'intention de l'acheteur⁴⁷.

2.5.2. Rôle des Incoterms

Pour éviter les litiges lors d'une vente, la Chambre de Commerce Internationale (CCI) a élaboré ces termes qui ont les fonctions suivantes :

- Définir les responsabilités et les obligations d'un vendeur et d'un acheteur, notamment en matière de chargement de transport, de type de transport, des assurances et de la livraison. Il s'agit donc aussi d'une répartition des frais de transport, ainsi que, la détermination de lieu de transfert des risques, c'est-à-dire le lieu à partir duquel sera défini qui du vendeur ou de

⁴⁵KSOURI Idir, *Les techniques douanières et fiscales*, Alger- Livres Edition, 2 éd, Alger, 2013, p 145.

⁴⁶ LASSARY, *Le commerce international à la portée de tous*, Paris, 2005, p 115.

⁴⁷ <http://www.cerl.fr/les-incoterms-2020-nouveautes-et-explications/>, consulté le 01/07/2020.

l'acheteur aura à supporter l'avarie en cas de mauvaise exécution du transport. Le lieu de transfert de risque correspond également au lieu de livraison de la marchandise⁴⁸.

- Les incoterms permettent d'harmoniser les pratiques en matière de contrats et de limiter les litiges entre vendeur et acheteur et aussi d'uniformiser les termes les plus utilisés dans le commerce international et faciliter leur interprétation afin d'éviter les malentendus générateurs de perte de temps et d'argent⁴⁹.

2.5.3. Le classement des Incoterms :

Les incoterms sont classés en fonction du risque, du mode de transport et de la famille

2.5.3.1 Le classement en fonction du risque : (type de vente) :

Une première distinction qui porte sur les risques permet de placer les opérations en⁵⁰ :

- « vente au départ », la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls de l'acheteur. Les incoterms de vente au départ sont : EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP.

- « vente à l'arrivée », la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls de vendeur. Les incoterms de vente à l'arrivée sont : DAP, DPU et DDP.

2.5.3.2. Le classement en fonction des modes de transport :

La distinction porte sur les incoterms⁵¹ :

- « maritimes », donc exclusivement réservés aux transports maritimes de port à port: (FAS, FOB, CFR, CIF).

- « tous modes de transport » : aérien, terrestre, maritime, dès lors que ce dernier s'inscrit dans un transport multimodal : (EXW, FCA, CPT, CIP, DDP, DAP, DPU).

⁴⁸LEGRAND.G, MARTINI.H, *Le petit export*, DUNOD, Paris, 2009, p 6.

⁴⁹LEGRAND.G, MARTINI.H, *Commerce international*, DUNOD, Paris, 2008, p 8-12.

⁵⁰BELLOTI.J, *Le transport international de marchandises*, VUIBERT, Paris, 1992, p 82.

⁵¹ J. BELLOTI, *Op.cit.*, p82.

Tableau N° 01 : Classement des incoterms par famille

Groupe	Incoterm	Signification
Groupe E	EXW	Incoterm d'obligation minimum pour le vendeur
Groupe F	FCA, FAS, FOB	Le vendeur n'assume ni les risques ni les coûts de transport principal
Groupe C	CFR, CIF, CPT, CIP	Le vendeur assume les coûts de transport principal, mais il ne supporte aucun des risques liés à l'acheminement.
Groupe D	DPU, DAP, DDP	Le vendeur assume les coûts et les risques du transport principal.

Source : établi par nos soins d'après : LEGRAND.G, MARTINI.H, *commerce international*, DUNOD, 3^{ème} éd, Paris, 2010, p 105.

2.5.4. Le mécanisme des Incoterms

Les Incoterms se présentent sous forme de codes de 3 lettres et sont classés en 2 groupes :

2.5.4.1. Les incoterms multimodaux

Il existe 7 Incoterms Multimodaux qui sont :

- **EXW (Ex-Works ou « à l'usine », lieu convenu) :** La seule obligation du vendeur est de mettre la marchandise à la disposition de l'acheteur, il est alors responsable du chargement de la marchandise et de son transport jusqu'à la destination finale. Le transfert du risque et des frais se fait au moment de la mise à disposition de la marchandise à l'acheteur.

- **FCA (Free Carrier ou « franco transporteur », lieu convenu) :** Le vendeur délivre la marchandise à un transporteur désigné par l'acheteur à un point convenu. Le transfert du risque et des frais se fait au moment où le transporteur prend en charge la marchandise. Le transport principal est à la charge de l'acheteur. Lorsque le moyen de transport est complet (conteneur, camion...), le chargement est à la charge du vendeur ainsi que le dédouanement à l'exportation. Le déchargement à la charge de l'acheteur, à ses frais et risques.

- **CPT (Carriage Paid To ou « port payé jusqu'à... » Lieu de destination convenu) :** Le vendeur se charge du dédouanement de la marchandise à l'exportation, de la livraison et du chargement au lieu de départ, du transport et de la livraison jusqu'au lieu désigné par l'acheteur.

Le vendeur assume les frais du transport. Le transfert de risque est établi lorsque les marchandises sont mises à la disposition du premier transporteur.

- **CIP (Carriage Insurance Paid To ou « Port payé, assurance comprise, jusqu'à » port de destination convenu) :** Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CPT, mais il doit en plus fournir une assurance contre le risque de perte ou de dommage que peut courir la marchandise au cours de transport.

- **DAP (Delivered At Place ou « rendu au lieu de destination ») :** Le vendeur doit organiser le transport des marchandises et en assume tous les coûts et les risques jusqu'au lieu convenu dans le pays de l'acheteur, y compris le déchargement. L'acheteur est responsable du dédouanement et du transport à son établissement.

- **DPU (Delivered At Place Unloaded ou « rendu au lieu de destination déchargé ») :** Voir la version 2020 présentée ci-dessus. (titre 2.5.1.1.)

- **DDP (Delivered Duty Paid ou « rendu droits acquittés », lieu de destination convenu) :** à l'inverse du terme EXW, ce terme désigne l'obligation maximum du vendeur, puisque le transfert des coûts et des risques ne s'effectue qu'au moment où les marchandises sont livrées à l'établissement de l'acheteur, les formalités de dédouanement à l'importation ayant été réglées par le vendeur. L'acheteur n'a plus qu'à décharger la marchandise chez lui.

2.5.4.2. Incoterms Maritimes (ou fluviaux)

Il existe 04 incoterms maritimes qui sont :

- **FAS (Free Alongside Ship ou « franco le long du navire », port d'embarquement convenu) :** L'incoterm pour le transport par bateau suivant lequel le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation et l'amène au port d'embarquement du transporteur désigné par l'acheteur où il la dépose le long du bateau. Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités. La marchandise est livrée le long du navire dans le port d'embarquement cette livraison marque le transfert de risque et de frais. L'acheteur supporte les coûts de chargement, le transport maritime, les coûts de déchargement et de transport du port de destination jusqu'à ses lieux d'activité.

- **FOB (Free On Board ou « franco bord », port d'embarquement convenu) :** Le transfert du risque et des frais se fait quand les marchandises ont passé le bastingage du navire. Contrairement au FAS, c'est le vendeur qui doit dédouaner la marchandise. L'acheteur a le choix du navire et supporte le fret maritime.

- **CFR (Cost and Freight ou « cout et fret », port de destination convenu) :** Le vendeur effectue le chargement des marchandises sur le navire qu'il a choisi. Il procède également au dédouanement à l'exportation et paie le fret maritime jusqu'au port convenu. Le

transfert du risque et des frais se fait donc comme en FOB, lorsque les marchandises ont passé le bastingage du navire.

- **CIF (Cost, Insurance and Freight ou « cout, assurance et fret », port de destination convenu) :** Mêmes conditions qu'en CFR avec en plus, l'obligation pour le vendeur de souscrire une assurance maritime contre le risque de pertes ou de dommages des marchandises pendant leur voyage maritime. Le transfert du risque et des frais se fait comme en FOB ou en CFR, lorsque les marchandises ont passé le bastingage du navire.

2.5.5. Les limites des incoterms

Bien que les incoterms facilitent grandement les échanges internationaux en donnant une interprétation homogène aux termes commerciaux, ils ne résolvent pas tous les problèmes et présentent certaines lacunes, dont notamment :

- L'usage des incoterms est facultatif et pour s'en prévaloir, les parties doivent clairement y faire références dans le contrat de vente sans oublier d'ancrer les obligations sur un lieu géographique précis ;

- Des variations des incoterms peuvent être utilisées et porter à confusion. Elles sont quelquefois utiles pour respecter les particularités d'une transaction;

- L'incoterm ne règle pas le problème du transfert de propriété de la marchandise, mais uniquement le transfert des risques et des frais entre acheteur et vendeur. Le transfert de propriété est régi par des règles juridiques différentes selon les pays.

Lorsque les parties en présence stipulent dans leur contrat de vente des conditions différentes de celle de l'incoterm officiel, c'est le contenu du contrat qui prévaut⁵².

⁵² LEGRAND.G, MARTINI.H, *commerce international*, op. cit, p 15.

Tableau N° 02 : Synthèse des opérations prises en charge par le vendeur (exportateur) et l'acheteur (importateur) :

Type de vente	Incoterms de vente au départ (VD)								Incoterms de vente à l'arrivée (VA)		
	Départ usine	Fret payé par l'acheteur			Fret payé par le vendeur				Marchandise rendue dédouanée à destination tout frais payés par le vendeur		
	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP
Emballage	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Chargement usine	A	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Pré-acheminement	A	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Douane export	A	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Manutention départ	A	A	A	V	V	V	V	V	V	V	V
Fret	A	A	A	A	V	V	V	V	V	V	V
Assurance transport	A	A	A	A	A	V	A	V	V*	V	V
Manutention arrivée	A	A	A	A	A	A	A	A	V	V	V
Douane import	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	V
Post-acheminement	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	V
Déchargement usine	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	V

A : Acheteur **V** : Vendeur **V*** : non obligatoire,

Source : réalisé par nos soins à partir des données prélevées dans : MADELEINE.N, IMPORTER : inclus les incoterms 2010, des conseils, des exemples, des avis d'experts, 4eme éd d'organisation, 2001, p 65.

Conclusion

Les conventions et référentiels internationaux, ainsi que les incoterms, constituent un corpus de mesures et de normes standards dont la pratique a montré l'efficacité à chaque fois qu'il s'agit de commerce international et transfrontière. Leur application a grandement permis de faciliter le commerce et le transport ainsi que le transit international et régional entre les pays qui les ont adoptées.

L'intégration de l'Algérie à cet environnement économique international, qui ne s'est fait avant cela qu'à travers les exportations d'hydrocarbures et l'importation de produits divers, s'est vue renforcer, notamment avec la mise en vigueur de l'accord d'association avec l'Union Européenne (UE) et ses efforts d'adhésion à l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC), en lui imposant de déployer beaucoup d'efforts afin de faciliter les échanges commerciaux et la circulation des facteurs de production, néanmoins, l'Algérie n'est pas membre entier de l'OMC et par conséquent elle n'a pas ratifié ses accords commerciaux relatifs aux différents domaines du commerce de marchandises, services et propriétés intellectuelle...

À travers ce chapitre, on constate qu'à ce jour, l'Algérie a adopté le système commercial international quel que soit sa position dans l'OMC et quant aux procédures liées au commerce international, elle suit les mêmes règles que les autres pays.

Chapitre II

**Commerce international et
logistique en Algérie**

Chapitre II : Commerce international et logistique en Algérie

Introduction

Une chaîne logistique, est le système grâce auquel les entreprises amènent leurs produits et leurs services, jusqu'à leurs clients au bon endroit, au bon moment et avec des coûts réduits. Un ensemble d'acteurs indépendants, qualifiés d'intervenants dans la chaîne logistique, procurent des facilitations vitales pour fluidifier les flux dans cette dernière et simplifier les opérations commerciales internationales, à l'instar, des banques ayant comme principale fonction le financement, et les sociétés d'assurances qui assurent les opérateurs économiques pendant la réalisation de leur activité commerciale à l'international, en mettant à leur service des garanties d'assurances contre les éventuels risques qui peuvent empêcher la réussite des transactions.

Dans la même perspective de facilitation et d'optimisation de la chaîne logistique à l'international, l'installation et l'amélioration des infrastructures liées au transport international des marchandises (aménagement des ports, extension des aéroports, bitumage des routes, modernisation du transport ferroviaire), sont des nécessités absolues pour répondre aux amplifications du commerce mondial.

À ce titre, nous allons essayer d'étudier les facilitations accordées par les établissements financiers, ainsi que les efforts déployés par l'État algérien afin de mettre à niveau les infrastructures logistiques de transport et de voir si elles sont en mesure des attendus, d'une part, et faire un diagnostic pour ressortir les contraintes qui les entravent, d'autre part.

1. Circuit bancaire et assurances

Le secteur bancaire a toujours été au centre des échanges extérieurs cherchant à faciliter et à répondre au mieux aux opérateurs dans la réalisation des opérations commerciales internationales. Les banques par le biais des techniques appropriées, leur savoir-faire et leurs appuis financiers dans le respect de la réglementation en la matière assurant un déroulement normal des transactions commerciales en minimisant les risques qui peuvent en découler surtout en cette période de vicissitude au niveau nationale et internationale, avec la participation des assurances qui couvrent les acteurs économiques contre les risques inhérents du commerce international.

1.1. Les instruments de paiement

Si les modalités de paiement des importations et des exportations sont très variables, elles induisent obligatoirement un paiement par l'utilisation d'un support. À l'international,

on distingue le paiement par chèque, par virement bancaire (SWIFT) et par effet de commerce. Dans ce dernier cas, on distingue le billet à ordre « promissory note » émis par l'acheteur à l'ordre du vendeur, de la lettre de change « bill of exchange » émis par le vendeur et accepté par l'acheteur. Dans les deux cas, l'effet peut être avalisé par une banque qui s'engage à payer en cas de défaillance du débiteur.

1.1.1. Le chèque

Le chèque est un ordre écrit et inconditionnel de paiement à vue, en faveur d'un bénéficiaire⁵³.

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

Tableau N° 03 : Avantages et inconvénients du chèque

Avantages	Inconvénients
.Facilité d'utilisation ; .Commissions faibles sur les chèques de montant élevé ; .Peu couteux et très répandu.	.Temps d'encaissement parfois très long ; .Coût élevé pour les chèques de faibles montants ; .Risque de change si le chèque est établi en devises ; .Opposition sur le chèque possible dans certains pays ; .Risque de non-paiement si chèque impayé ; .Recours juridique parfois long et difficile.

Source : établi par nos soins d'après : LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, *Gestion des opérations Import-Export*, DUNOD, Paris, 2008, p 128.

1.1.2 Le virement

On distingue trois types de virements bancaires :

1.1.2.1. Le virement Swift

Le virement Swift (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications), c'est l'instrument de règlement le plus utilisé. Le débiteur (l'acheteur importateur) donne l'ordre à son banquier de payer son créancier (l'exportateur) par virement⁵⁴.

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

⁵³LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, *gestion des opérations Import-export*, DUNOD, Paris, 2008, p 128.

⁵⁴ LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, *gestion des opérations...*, op.cit., p 129.

Tableau N° 04 : Avantages et inconvénients du virement Swift

Avantages	Inconvénients
.Très rapide et sûr sur le plan technique ; .Peu onéreux ; .Pas de risque d'impayé si le virement est fait avant expédition.	.Émission à l'initiative de l'acheteur ; .Risque de change si le virement est libellé en devises.

Source : établi par nos soins d'après : LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, *gestion des opérations Import-Export*, DUNOD, Paris, 2008, p 129.

1.1.2.2. Le virement postal

Ce virement se fait par mandat postal suite à un ordre donné par l'importateur de transférer une somme au profit de l'exportateur en utilisant des formulaires imprimés auparavant. Ce type de transfert international a des inconvénients tels que la possibilité de falsifier les formulaires utilisés et le vol.

1.1.2.3. Le virement par Télex

Est un moyen plus rapide que le virement postal, il offre également l'avantage de sécurité, mais le support papier reste l'instrument du virement ce qui laisse subsister un risque d'erreur⁵⁵.

1.1.3 La lettre de change

Écrit par lequel un tireur (l'exportateur) donne ordre à un tiré (importateur) de payer à vue ou à une date déterminée, une certaine somme⁵⁶.

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

Tableau N° 05 : Avantages et inconvénients de la lettre de change

Avantages	Inconvénients
.Il matérialise une créance qui peut, dans certains cas, être mobilisée (escomptée) auprès d'une banque ; .Il détermine précisément la date d'échéance ; .Cadre juridique fort : la convention de Genève 1930.	.Risques d'impayé, de perte et de vol ; .Temps plus ou moins long selon le circuit bancaire utilisé ; .Risque de change si le montant est libellé en devises.

Source : établi par nos soins d'après : LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, *Gestion des opérations Import-Export*, DUNOD, Paris, 2008, p 130.

⁵⁵ J. DUBOIN, F. DUPHIL, *Exporter pratique du commerce international*, Edition Foucher 16eme éd, Paris, 2000, p 152.

⁵⁶ V. MEYER, C. ROLIN, *Techniques du commerce international*, Edition Nathan, 1997, p 91.

1.1.4 Le billet à ordre

L'acheteur étranger est à l'initiative de l'émission du billet à ordre (le souscripteur) en faveur de son fournisseur (le bénéficiaire). Il est soumis au même formalisme que la lettre de change. C'est marchandise contre paiement à vue ou à échéance. Sinon l'alternative est soit le paiement d'avance soit le recours aux techniques de paiement documentaires telles que la remise documentaire et le crédit documentaire⁵⁷.

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

1.2. Les techniques de financement à court terme

On distingue quatre techniques :

1.2.1. Le crédit de préfinancement

Le crédit de préfinancement est un crédit de trésorerie accordé par une banque à un exportateur afin de lui permettre de financer des besoins courants ou exceptionnels résultant de son activité exportatrice avant l'expédition des marchandises⁵⁸.

Tableau N° 06 : Avantages et inconvénients du crédit de préfinancement

Avantages	Inconvénients
.La disponibilité de fonds suffisants permettant l'exécution satisfaisante, par l'exportateur des commandes confiées ; .Une bonne exploitation de ce crédit peut favoriser la conquête d'autres marchés.	.Le montant est souvent plafonné ; .Il n'est pas accessible à toutes les entreprises.

Source : établi par nos soins à partir : https://www.memoireonline.com/02/10/3191/m_Le-rle-des-banques-dans-le-financement-des-contrats-internationaux-cas-de-la-BEA2.html, consulté 05/07/2020.

1.2.2. La Mobilisation des Créances Nées à l'Étranger (MCNE)

La mobilisation des créances nées à l'étranger est une technique offerte aux vendeurs qui accordent des délais de paiement afin d'obtenir le financement du montant total de leur créances, à condition qu'elles existent juridiquement et soient matérialisée par une traite tirée par l'exportateur sur la banque. Le crédit est remboursé à l'échéance par les fonds versés par le client étranger⁵⁹.

⁵⁷ LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, *gestion des opérations...* op.cit., p 130.

⁵⁸https://www.memoireonline.com/02/10/3191/m_Le-rle-des-banques-dans-le-financement-des-contrats-internationaux-cas-de-la-BEA2.html, consulté 05/07/2020.

⁵⁹ HELLAL Karim, *le financement et le risque du commerce extérieur : étude comparative entre le crédit documentaire et la remise documentaire au niveau de la BNA*, Bejaia, p 73.

Tableau N° 07 : Avantages et inconvénients de la MCNE

Avantages ⁶⁰	Inconvénients ⁶¹
.La MCNE permet de financer les créances export de l'entreprise ; .La cession de créances est rarement notifiée et reste donc transparente pour les clients.	.La banque est sélective dans l'octroi des MCNE ; .La banque est en risque car à l'échéance, l'acheteur peut ne pas régler le fournisseur qui a bénéficié d'une MCNE

Source : établis par nos soins à partir de : (voir référence 60 et 61 citées ci-dessous).

1.2.3. L'avance en devises

Les avances en devise est un crédit qui permet aux exportateurs de disposer des montants de leurs créances libellées en devise, dans le but d'éliminer le risque de change. Les avances en devises constituent un financement à court terme que les entreprises obtiennent auprès des banques, sous forme de prêts en devises. Elles permettent à l'exportateur de disposer immédiatement d'une trésorerie en devises convertibles correspondant à la contrevaletur de la créance qu'il possède sur leur client étranger⁶².

Tableau N° 08 : Avantages et inconvénients de l'avance en devise

Avantages	Inconvénients
.La mise en place de cette avance de trésorerie est basée sur de simples formalités ; .Les exportateurs et les investisseurs bénéficient d'un financement souple. Ils peuvent choisir librement la monnaie des avances à recevoir et le montant des devises ; .Le taux d'intérêt de l'emprunt en devises est proche du taux de crédit en monnaie nationale.	.Le risque commercial est à la charge exclusive de l'entreprise exportatrice ; .Dans le cas où les avances sont libellées dans une autre devise que celle de la facturation, les exportateurs ne sont pas couverts contre le risque de change.

Source : établi par nos soins d'après : <https://www.petite-entreprise.net/P-1756-88-G1-avantages-et-inconvénients-des-avances-en-devises.html>, consulté le 01/09/2020.

1.2.4. L'affacturage

L'affacturage est une opération par laquelle un exportateur cède ses créances, détenues sur des acheteurs étrangers, à une société d'affacturage « factor », contre le paiement d'une commission. Le factor règle l'exportateur du montant des créances diminuées des frais et

⁶⁰<https://actufinance.fr/guide-banque/mobilisation-creances-nees-etranger-mcne.html>, consulté le 03/09/2020.

⁶¹<http://corporate.europages.fr/pdf-export/21-Financement-a-court-terme.pdf>, consulté le 03/09/2020.

⁶² LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, *gestion des opérations...* op.cit., p 204.

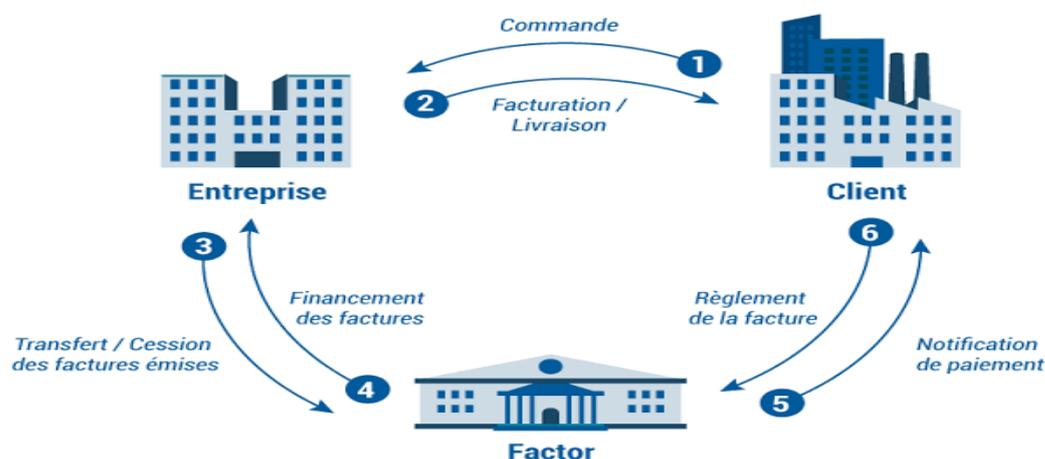
commission puis se charge du recouvrement de ces créances en assumant le risque de non-paiement⁶³.

Tableau N° 09 : Les avantages et inconvénients de l'affacturage

Avantages	Inconvénients
.Protection et rapidité de financement ; .La couverture du risque d'impayé ; .L'optimisation de la gestion de trésorerie ; .Une meilleure évaluation du risque client ; .La délégation de la gestion administrative.	.Coûts relativement élevés ; .Risque de dégradation de la relation client ; .Risque de dégradation dans la gestion de recouvrement des créances.

Source : établi par nos soins d'après : <https://www.affacturage.org/affacturage-inconvénient-avantage.php>, consulté le 01/09/2020.

Figure N°01 : Schéma de déroulement d'une opération d'affacturage



Source : <https://www.factorcash.com/factoring/>

1.3. Les techniques de financement à moyen et à long terme

Le financement à moyen et long terme peut se faire par le crédit fournisseur, le crédit acheteur et le crédit-bail.

1.3.1. Le crédit fournisseur

Le crédit fournisseur est un crédit bancaire accordé directement au fournisseur (exportateur) qui a lui-même consenti un délai de paiement à son partenaire étranger (importateur). Ce crédit permet à l'exportateur d'escompter sa créance et d'encaisser, au moment de la livraison partielle ou totale de l'exportation, le montant des sommes qui lui sont dues par l'acheteur⁶⁴.

⁶³ ANNOUN Kahina, *Le rôle des banques dans le financement du commerce international (instruments, techniques, risques et garanties liées)*, 2011, p 46.

⁶⁴ HELLAL Karim, op.cit., p 56.

Tableau N° 10 : Avantages et inconvénients du crédit fournisseur

Avantages	Inconvénients
.Un moyen de financement rapide ; .La négociation avec la banque s'opère via un seul contrat qui englobe les aspects commerciaux, techniques et financiers à l'opération.	.L'obligation de souscrire une assurance pour échapper au risque commercial lié à l'importateur ; .L'entreprise supporte la quotité non garantie par cette assurance ; .Le crédit fournisseur a un coût élevé.

Source : établis par nos soins d'après : <https://leasing.ooreka.fr/astuce/voir/643073/credit-fournisseur>, consulté le 14/07/2020

1.3.2. Le crédit acheteur

Le crédit acheteur est un financement direct consenti à l'acheteur étranger par une banque ou un pool bancaire, afin, de permettre à l'importateur de payer au comptant le fournisseur⁶⁵.

Tableau N° 11 : Avantages et inconvénients du crédit acheteur

Avantages	Inconvénients
.Le crédit acheteur constitue une sécurité de paiement ; .Aucun endettement supplémentaire n'apparaît au bilan de l'exportateur (allègement de la structure bilanciel du vendeur) ; .L'acheteur (emprunteur) bénéficie d'un taux d'intérêt attractifs fixés par le consensus sur les principales devises, d'une durée de remboursement longue et de la possibilité d'inclure les primes de l'assureur-crédit dans le financement.	.Lourdeur et lenteur dans la mise en place ; .Financement dépendant de la politique de risque du banquier ; .Financement limité à 85 % du contrat ;

Source : établi par nos soins d'après : Ghislaine Legrand, Hubert Martini, *gestion des opérations Import-Export*, DUNOD, Paris, 2008, p 258.

1.3.3. Le crédit-bail

Le crédit-bail couramment appelé leasing est un contrat par lequel une personne, le crédit bailleur (sociétés de financement, banque...) achète un bien et le met en disposition d'une autre personne, le preneur (locataire) moyennant le paiement d'un loyer. Le locataire n'est donc pas juridiquement propriétaire du bien mis à sa disposition. Les biens acquis en crédit-bail sont assimilés à des immobilisations. Au terme de la durée de location du bien, le preneur peut, soit racheter ce bien à un prix convenu d'avance et fixé par le contrat de crédit-

⁶⁵ HELLAL Karim, op.cit., 59.

bail, soit continuer à le louer, soit mettre fin au contrat. Il existe deux types de crédit-bail : crédit-bail mobilier et crédit-bail immobilier⁶⁶.

Tableau N° 12 : Avantages et inconvénients du crédit-bail

Avantages	Inconvénients
.Possibilité de se procurer un investissement sans disposer des fonds ; .Possibilité de changer le matériel à évolution technique rapide ; .Faible valeur résiduelle du matériel en crédit-bail si l'entreprise souhaite conserver le bien.	.Les contrats de matériels portent essentiellement sur des matériels « standards » possédant un large marché à l'achat et à la revente ; .La période de location est irrévocable, ce qui oblige l'entreprise à conserver le matériel même en cas de sous activité ; .Le montant est élevée.

Source : établi par nos soins d'après : <http://www.tifawt.com/economie-et-gestion/le-credit-bail/>, consulté le 01/09/2020.

Figure N°02 : Schéma de déroulement d'une opération de crédit-bail



Source : <https://elabdar.blogspot.com/2018/01/quest-ce-que-est-le-credit-bail.html>.

1.4. Les techniques documentaire et non documentaire de paiement international

Le financement à l'international peut se faire par des techniques documentaires qui sont le crédit documentaire et la remise documentaire, ou encore la LCSB qui sert d'instrument de couverture contre le risque de non-paiement, ou par des techniques non documentaires comme l'encaissement simple.

1.4.1. L'encaissement simple

L'encaissement simple est une technique de paiement qui consiste à faire encaisser par la banque du vendeur des documents financiers « une traite ». Cette procédure permet à

⁶⁶ <http://www.tifawt.com/economie-et-gestion/le-credit-bail/>, consulté le 01/09/2020.

l'exportateur d'expédier directement à son importateur tous les documents relatifs aux marchandises tels que factures, documents de transport..., et de tirer une traite à vue sur lui, qu'il transmet à son banquier pour encaissement. L'acheteur paie ainsi directement l'exportateur dès réception des documents conformes et non des marchandises⁶⁷.

1.4.2. La remise documentaire

La remise documentaire « ou encaissement documentaire » est un processus qui consiste à ce que l'exportateur charge sa banque de collecter une créance due ou l'acceptation d'un effet de commerce par un acheteur contre remise de documents commerciaux tels que les factures, documents de transport... Ces documents peuvent être accompagnés ou non de documents financiers tels que la lettre de change, chèque... afin d'obtenir le paiement de la créance⁶⁸.

1.4.2.1. Les acteurs de la remise documentaire

Cette technique fait intervenir généralement quatre parties (parfois seulement trois) :

- **Le donneur d'ordre** : c'est le vendeur exportateur qui donne mandat à sa banque ;
- **La banque remettante** : c'est la banque du vendeur ;
- **La banque présentatrice** : c'est la banque à l'étranger chargée de l'encaissement, en général correspondante de la banque remettante. Cette banque effectue la présentation des documents à l'acheteur et reçoit son règlement.
- **Le tiré** : c'est l'importateur qui est partie redevable du montant, à qui la présentation des documents doit être faite contre paiement ou acceptation d'une ou plusieurs traites⁶⁹.

1.4.2.2. Les formes de la remise documentaire

On distingue deux types de remise documentaire : D/P et D/A.

- **La remise D/P** : signifie **documents contre paiement**, la banque présentatrice ne remet les documents que contre le paiement de la somme due ;
- **La remise D/A** : signifie **documents contre acceptation**, dans ce cas, la banque présentatrice ne donne les documents à l'acheteur que contre l'acceptation par ce dernier d'une ou plusieurs traites payables à une échéance ultérieure⁷⁰.

1.4.2.3. La remise documentaire une procédure internationale codifiée

Les droits et obligations des intervenants sont codifiés dans des Règles et Usances Uniforme relatives aux encaissements publiés par la Chambre de Commerce Internationale,

⁶⁷ <https://www.algomtl.com/lire/techniques-de-paiement-23.html>, consulté le 01/09/2020.

⁶⁸ Ibid.

⁶⁹ LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, *gestion des opérations...*, op.cit., p 132.

⁷⁰ Ibid.

publication n°522, révision 1996. L'application de ces règles n'est ni générale ni obligatoire, elles sont cependant très largement reconnues au niveau international.

1.4.2.4. La régulation et la législation de la remise documentaire en Algérie

1.4.2.4.1. La loi de finances complémentaire 2009

La loi de finances complémentaire 2009 a introduit à ne pas utiliser la procédure du crédit documentaire, mais plus celle de la remise documentaire.

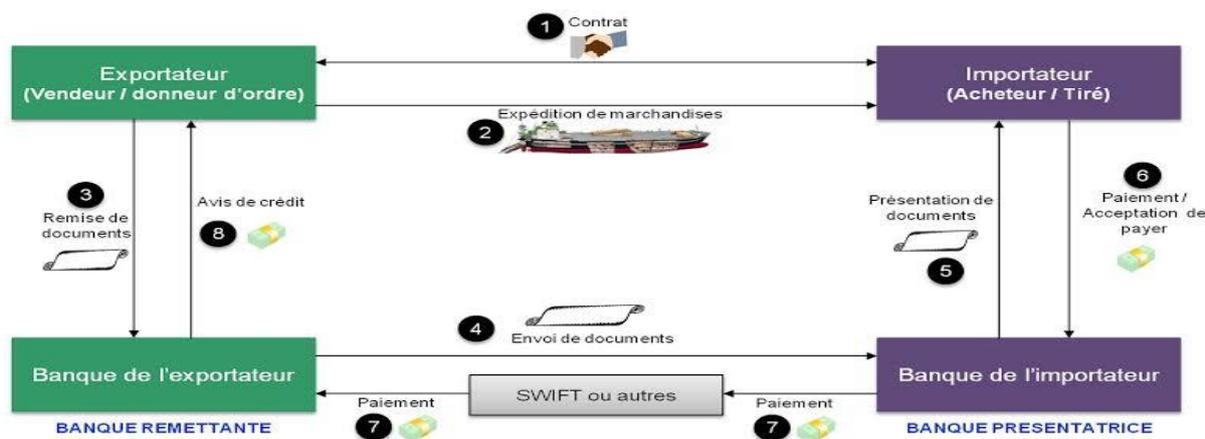
1.4.2.4.2. La loi de finances complémentaire 2010

La loi de finances complémentaire 2010 a interdit l'utilisation de la Remdoc.

1.4.2.4.3. La loi de finances 2014

L'Algérie autorise à nouveau la remise documentaire comme moyen de paiement des importations de produits finis. L'article 81 de la loi de finances 2014, publiée le 2 janvier au Journal officiel, stipule en effet que «les importations destinées à la revente en l'état ne peuvent s'effectuer qu'au moyen du crédit documentaire ou de la remise documentaire».

Figure N°03 : Schéma de déroulement d'une opération de remise documentaire



Source : <http://www.comprendrelespaiements.com/trade-la-remise-documentaire/>

Tableau N° 13 : Les avantages et inconvénients de la remise documentaire

Avantages	Inconvénients
.L'acheteur ne peut pas retirer la marchandise en douane sans avoir préalablement réglé à sa banque le montant de la facture due au fournisseur étranger ; .La procédure est plus souple que le crédit documentaire, moins formaliste, moins rigoureuse sur le plan des documents et des dates ; .Le coût bancaire est minime.	.Si le client ne se manifeste pas, la marchandise est immobilisée, il faudra la vendre sur place à bas prix ou la rapatrier et donc payer à nouveau des frais de transport ; .L'acheteur peut invoquer de nombreux motifs pour ne pas payer ; .Cette pratique favorise la renégociation à la baisse des prix par l'acheteur (risque de marchandage).

Source : établi par nos soins d'après : LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, *gestion des opérations Import-Export*, DUNOD, Paris, 2008, p 133.

1.4.3. Le crédit documentaire

Le crédit documentaire est un engagement écrit conditionnel de paiement pris par le banquier de l'importateur à un exportateur étranger, selon lequel le montant de sa créance lui sera réglé, pourvu qu'il apporte à l'aide des documents énumérés la preuve de l'expédition des marchandises à destination du pays de l'importateur, ou la preuve que les prestations ou services ont été accomplis⁷¹.

1.4.3.1. Les acteurs du crédit documentaire

Généralement, quatre parties interviennent dans cette technique :

- **Le donneur d'ordre :** c'est l'acheteur qui donne les instructions d'ouverture du crédit documentaire⁷² ;
- **Le bénéficiaire :** c'est le vendeur « exportateur » en faveur de qui le crédit documentaire est ouvert⁷³ ;
- **La banque émettrice :** c'est la banque de l'acheteur qui, après avoir reçu des instructions de son client, émet le crédit documentaire, c'est-à-dire procède à son ouverture⁷⁴.
- **La banque notificatrice :** c'est la banque correspondante de la banque émettrice dans le pays du vendeur. Elle va notifier au vendeur l'ouverture du crédit documentaire en sa faveur. Cette banque n'est pas forcément la banque habituelle du vendeur⁷⁵.

⁷¹<https://www.algomtl.com/lire/techniques-de-paiement-23.html>, consulté le 01/09/2020.

⁷²https://static.socitegenerale.fr/ent/ENT/Repertoire_par_type_de_contenus/fichiers_uploads/PDF/Commerce_international/crédit_espace_documentaire_savoir_plus.pdf, consulté le 01/09/2020.

⁷³ Ibid.

⁷⁴ LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, *gestion des opérations...*, op.cit., p 135.

1.4.3.2. Le crédit documentaire une procédure internationale codifiée

Afin d'uniformiser les pratiques et le sens des termes, la Chambre de Commerce Internationale a adopté en 1933 la première édition des Règles et Usances Uniformes (RUU) relatives aux crédits documentaires.

1.4.3.3. La régulation et la législation du crédit documentaire en Algérie

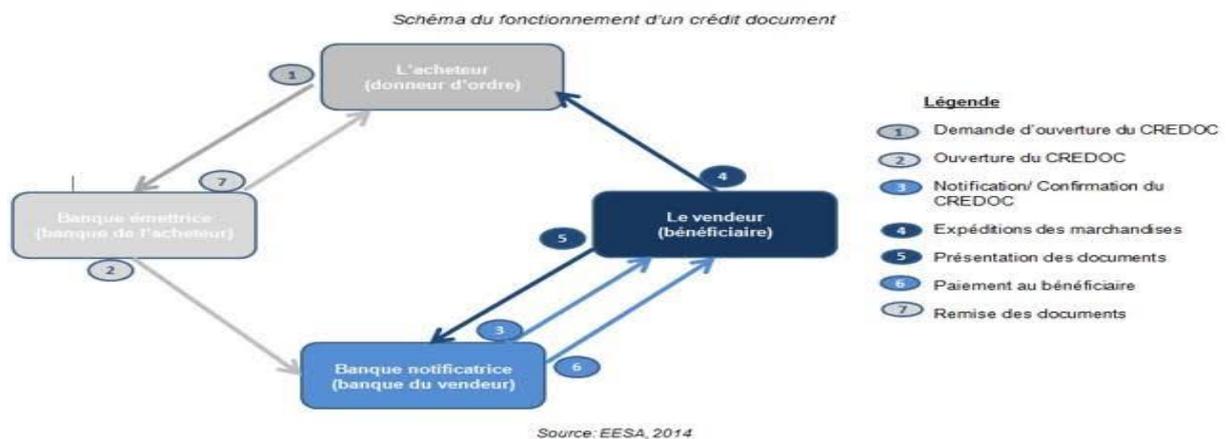
1.4.3.3.1. La loi de finances complémentaire 2009

La loi de finances complémentaire 2009 a introduit à ne pas utiliser la procédure du crédit documentaire.

1.4.3.3.2. La loi des finances complémentaire 2010

La loi des finances complémentaire de fin juillet 2010 avait imposé le crédit documentaire comme unique moyen de paiement des achats à l'étranger afin de lutter contre la hausse de la facture des importations.

Figure N°04 : schéma de déroulement du crédit documentaire :



Source : <http://www.fellah-trade.com/fr/export/methodes/creditsdocumentaires>

⁷⁵ Ibid.

Chapitre II : Commerce international et logistique en Algérie

Tableau N° 14 : Les types du crédit documentaire

On distingue plusieurs types de crédits documentaires qui sont :

Crédit	Définition
Crédit documentaire révocable	Le banquier peut se rétracter avant expédition des marchandises. L'exportateur est face d'un risque de non-paiement tant que ses marchandises ne sont pas expédiées. En pratique, le crédit révocable est très peu utilisé dans les affaires, sauf dans les relations entre une société mère et ses filiales.
Crédit documentaire irrévocable	Il comprend l'engagement ferme de la banque émettrice d'honorer, pour le compte de l'importateur, les documents remis en conformité avec les termes et conditions du crédit. Il ne peut être annulé ou modifié sans l'accord de toutes les parties. Il couvre donc le risque commercial mais pas le risque pays et/ou banque.
Crédit documentaire irrévocable et confirmé	À l'engagement irrévocable de la banque émettrice, la banque confirmatrice s'engage à payer au bénéficiaire les montants des documents reconnus conformes, même en cas de survenance d'évènements politiques ou économiques dans le pays émetteur ou de défaut de paiement de la banque émettrice. Il offre donc au vendeur une sécurité optimale en couvrant le risque commercial, pays et banque.

Source : établi par nos soins d'après : [https://static.socitegenerale.fr/ent/ENT/Repertoire par type de contenus/fichiers uploads/PDF/Commerce international/credit espace documentaire savoir plus.pdf](https://static.socitegenerale.fr/ent/ENT/Repertoire%20par%20type%20de%20contenus/fichiers%20uploads/PDF/Commerce%20international/credit%20espace%20documentaire%20savoir%20plus.pdf)

Tableau N° 15 : Avantages et inconvénients du Credoc

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none">.Sécurité satisfaisante ;.Universalité de la technique par application des RUU 600 de la CCI ;.Contrôle de la conformité apparente des prestations documentaires ;	<ul style="list-style-type: none">.Procédures complexes et très administratives au formalisme rigoureux ;.Techniques parfois mal perçues par l'acheteur (marque de défiance) ;.Coût élevé surtout si le montant du crédit est inférieur à 10 000 euros ;

Source : établi par nos soins d'après : LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, *gestion des opérations Import-Export*, DUNOD, Paris, 2008, p143.

Tableau N° 16 : Comparaison entre la remise documentaire et du crédit documentaire

Intervenants et composantes	Remise documentaire	Crédit documentaire
Vendeur	Donneur d'ordre	Bénéficiaire
Banque du vendeur	Banque remettante	Banque notificatrice ou confirmante
Banque de l'acheteur ou banque correspondante	Banque présentatrice	Banque émettrice
Acheteur	Bénéficiaire de la remise	Donneur d'ordre
Montant	Adapté à tout montant	Plus adapté si le montant est supérieur à 20 000 euros environ
Cout	Faible	Proportionnellement élevé si montant est faible (minimal de commission perçue par la banque)
Rôle des banquiers	Mandat à l'occasion de la transmission des documents mais pas d'engagements de paiement	Banque émettrice= engagement irrévocable de paiement Banque notificatrice= notifie le crédit sans engagement Banque confirmante= engagement irrévocable de paiement
Valeur des documents	Aucun contrôle par les banques, documents à l'appréciation de l'acheteur	Contrôle de la conformité des documents aux conditions et termes du crédit par les banques. Les documents ont plus de valeur pour l'acheteur
Couverture de risque de fabrication	Non, sauf si acomptes en cours de production	Non, sauf si déblocage de fonds sur jalon de production contre présentation d'un document d'achèvement
Couverture de risque non-paiement	Protection très moyenne	Protection bonne à excellente selon que le crédit est notifié ou confirmé

Source : établi par nos soins d'après : LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, *gestion des opérations Import-Export*, DUNOD, Paris, 2008, p 153.

1.4.4. La lettre de crédit stand-by (LCSB)

La lettre de crédit stand-by est une forme de garantie internationale documentaire, payable à première demande, qui vise à sécuriser l'exécution d'un contrat, d'une obligation ou d'un flux d'opérations commerciales. La banque émettrice de lettre de crédit stand-by s'engage sur instruction de son client « donneur d'ordre » à payer un certain montant à un bénéficiaire, durant une période de validité et sur présentation des documents conformes mentionnés dans la lettre de crédit stand-by⁷⁶.

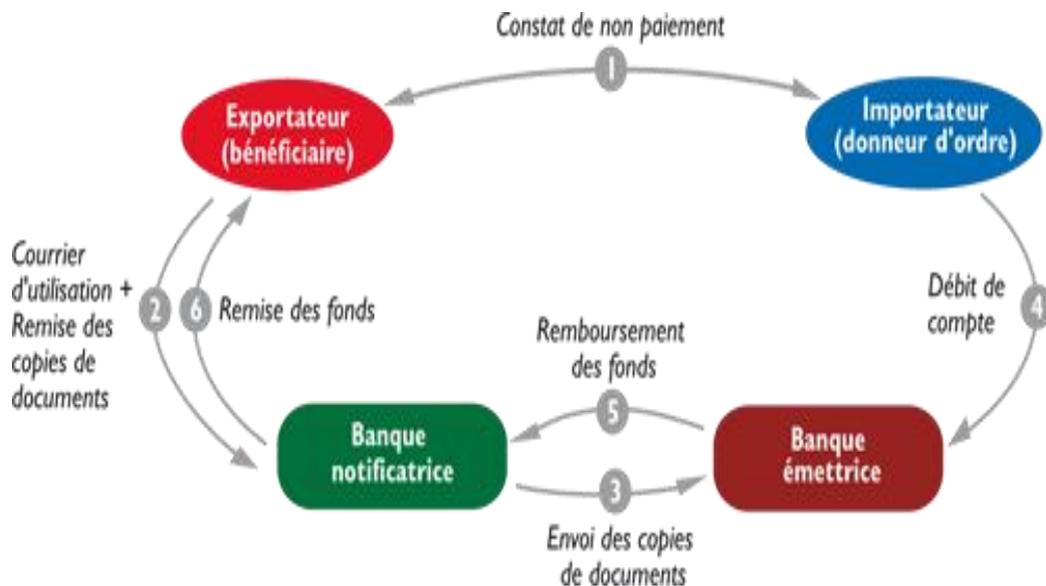
⁷⁶ https://www.societegenerale.fr/ent/ENT/Repertoire_par_type_de_contenus/Fichiers_uploads/PDF/Commerce_international/lettre_de_credit_stand_by.pdf, consulté le 01/09/2020.

Tableau N° 17 : Avantages et inconvénients de la LCSB

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> .Garantie d'une banque de se substituer à l'acheteur défaillant ; .Simplicité de fonctionnement, et réalisation rapide ; .Cout inexistant pour le vendeur et maitrisable et peu élevé pour l'acheteur ; .Moindre contraintes documentaires, envoie directe des documents d'expédition, à l'acheteur, sans passer par les banques et la possibilité de leur utilisation dans l'immédiat par l'acheteur ; .Adaptation à tous les incoterms. .Preuve de professionnalisme. 	<ul style="list-style-type: none"> .Cout moins universel ; .Rédaction de documents dans la même langue que la LCSB ; .Jurisprudence inexistante ; .Manque d'expérience, de la part des banques, lors de l'analyse et de la mise en jeu de la LCSB ; .Absence de garantie sur marchandise.

Source : établi par nos soins d'après : <http://commerce-equitable.over-blog.org/article-2194433.html>

Figure N° 05 : Schéma de déroulement de la LCSB



Source : <https://www.cic.fr/fr/banques/entreprises/dossiers/la-lettre-de-credit-stand-by.html>

Tableau N° 18 : Synthèse pour les différents modes de financement à l'international

Les différents modes de règlement internationaux							
	Sécurité, délai de paiement	Garantie de paiement	Assurance	Gestion administrative	Coût y compris rapatriement	Acceptabilité client	Financement
Credoc irrévocable	Très sûr	Très importante	Risque PCT ⁷⁷	Très lourde	Faible	Mauvaise	Presque inutile
Credoc irrévocable et confirmé	Totale	Totale	Non	Très lourde	Faible	Mauvaise	Inutile
LCSB	Totale	Totale	Oui risque PCT si LCSB non confirmé	Très simple	Faible	Correct sauf dans certains pays africains et du moyen orient	Inutile si l'échéance proche
Remdoc	Assez sûr	Très importante	Risque CPT	Légère	Assez faible	Médiocre	Presque inutile
Virement postal	Pas sûr	Nulle	Oui	Pas spécifique	Lourd	Très bonne	Nécessaire
Virement télex	Peu sûr	Nulle	Oui	Très légère	Faible	Bonne	Nécessaire
Virement SWIFT	Peu sûr	Nulle	Oui	Très légère	Très faible	Bonne	Nécessaire
Chèque	Peu sûr	Aléatoire	Oui	Pas spécifique	Lourd	Bonne	Nécessaire
Effet de commerce	Assez sûr	Aléatoire	Préférable	Légère	Assez lourd	Médiocre	Nécessaire mais aisé
Affacturage	Très sûr	Totale	Non comprise	Assez légère	Lourd	Très médiocre	Inutile

Source : établi par nos soins d'après : LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, *gestion des opérations Import-Export*, DUNOD, Paris, 2008, p 159.

⁷⁷ Risque politique, catastrophique et non transfert.

❖ Les difficultés rencontrant les facilitations bancaires

La majorité des rapports d'évaluation de différentes organisations internationales sur l'économie algérienne confirment le dysfonctionnement du système bancaire algérien.

À ce titre, nous allons essayer de recenser les difficultés et contraintes qui entravent les facilitations bancaires :

- La majorité des agents économiques préfèrent le paiement en espèce car l'opération de recouvrement de chèque prend plusieurs jours et cette durée augmente lorsqu'il s'agit d'un transfert international. Aussi l'utilisation de SWIFT reste couteuse et limitée ;
- Le transfert de devises de et vers l'Algérie est une procédure complexe qui nécessite la présentation de plusieurs documents, ainsi que le délai d'étude des demandes de transfert des capitaux par la banque d'Algérie dépasse les deux mois ;
- L'utilisation obligatoire de la remise documentaire ou le crédit documentaire irrévocable et confirmé comme moyen de financement des importations, ces procédures engendrent des couts bancaires élevés ce qui non seulement augment le prix de revient mais aussi les retards enregistrés pour l'expédition des documents, les marchandises importées arrivent aux ports algériens avant les documents y afférents ;
- La place bancaire algérienne avec 20 banques et neuf établissements financiers⁷⁸, un réseau de 1664 agences et un taux de couverture d'une agence pour 27 587 habitants, alors que la norme mondiale est d'une agence pour 5 000 habitants⁷⁹, se positionne dans un piètre classement.

1.5. L'assurance dans les opérations du commerce international

Les risques nés des opérations de commerce international peuvent comprendre des risques économiques, politiques, commerciaux, de change et d'autres risques comme les risques culturels et environnementaux. Le risque est défini comme un évènement incertain constituant une menace et dont la survenue peut affecter la capacité de l'entreprise à atteindre ses objectifs ou altérer sa performance⁸⁰.

Dans le contexte du développement des relations économiques internationales, l'assurance est appelée à jouer un rôle de plus en plus important, en tant que moyen susceptible de couvrir certains risques.

⁷⁸<https://www.algerie-eco-.com/2017/01/29/liste-de-20-banques-9-etablissements-financiers-agrees/>, consulté le 03/07/2020.

⁷⁹<https://www.algerie-eco.com/2020/02/03/algerie-agence-bancaire-plus-27-500-habitants/>, consulté le 03/07/2020.

⁸⁰ <https://www.kmu.admi.ch/kmu/fr/home/savoir-pratique/finances/gestion-risques/definition-risque-gestion-risques.html>

1.5.1. Les couvertures des risques liés au transport de marchandise

Quel que soit le mode de transport utilisé, les marchandises sont exposées à de nombreux risques : mouille, vol, détérioration, manquants...

Pour garantir le remboursement des sommes engagées, le chargeur est appelé à souscrire l'assurance. En pratique, le chargeur qui représente l'importateur ou l'exportateur selon l'incoterm utilisé, a le choix entre plusieurs polices d'assurance (en fonction de la fréquence des flux et des besoins des partenaires commerciaux).

1.5.1.1. Définition de l'assurance

La police d'assurance est un acte remis au souscripteur par la société d'assurance et qui établit les conditions du contrat d'assurance. C'est la preuve matérielle du contrat passé entre l'assureur et l'assuré.

Selon la taille et fréquence des flux gérées entre les deux partenaires commerciaux, le choix peut être fait entre plusieurs polices :

- **La police au voyage :** Elle est utilisée dans le cas d'un affrètement et surtout pratique pour des expéditions isolées. Elle permet au chargeur de souscrire un contrat d'assurance directement auprès d'une compagnie d'assurance pour chaque voyage et pour des risques bien définis.
- **La police à alimenter :** Il s'agit d'un contrat d'assurance souscrit par un importateur ou un exportateur directement auprès d'une compagnie d'assurance, pour couvrir plusieurs envois de même nature et dont la valeur globale est connue. Les dates exactes de départ, les modes de transport et la valeur de chaque expédition ne peuvent être déterminées à l'avance. La police à alimenter convient pour l'exécution de marchés d'importation/exportation importants ; elle est parfois appelée « police à éteindre ».
- **La police tiers-chargeur :** Elle est très utilisée par les particuliers, les PME/PMI. Il s'agit d'un contrat par lequel le vendeur ou l'acheteur demande au transporteur de mettre à sa disposition sa propre police d'assurance moyennant le versement d'une prime. En cas de dommage, il reviendra au transporteur de constituer un dossier de réclamation. Ce qui dispense son donneur d'ordre de nombreuses formalités. Cependant, le contrat d'assurance conclue par l'intermédiaire présente une limite car sa responsabilité en cas de sinistres est encadrée et limitée par les conventions internationales.
- **La police d'abonnement :** Encore appelée police « flottante », c'est une solution très souvent retenue par les grandes entreprises qui souhaitent faire couvrir par un seul assureur la totalité de leurs importations et exportations. La police d'abonnement est directement

souscrite auprès d'une compagnie d'assurance pour une période donnée (généralement annuelle). Elle couvre systématiquement tous les envois fait par le même client (chargeur, acheteur, vendeur) quelques soit les produits, les modes de transport et les lieux de départ.

.Pour les particuliers des polices à « alimenter » et « d'abonnement », deux clauses sont à considérer dans le contrat :

- **Le plein** : Il s'agit de déterminer la valeur ou la quantité maximum de marchandises que le souscripteur du contrat est autorisé à expédier par voyage et par mode de transport.

- **La franchise** : Clause où est inscrit le montant de la perte pour lequel l'assurée est responsable. Si les pertes subies sont inférieurs ou égales à une somme déterminé à l'avance, c'est le souscripteur du contrat qui supporte le risque. L'assureur ne s'engage que pour un préjudice supérieur à ce montant⁸¹.

1.5.1.2. Les garanties d'assurances

La garantie est un engagement pris par la compagnie d'assurance de répondre à l'exécution de ses obligations contractuelles dans le cas où l'évènement assuré venait à se réaliser. Les risques couverts ainsi que la durée de la garantie sont clairement mentionnés dans le contrat.

Selon le mode de transport, la destination des marchandises, la nature des risques encourus durant le trajet et au cours du transport, le choix peut se porter sur plusieurs garanties qui sont :

- **La garantie FAP** : FAP (Frans d'Avaries Particulières), couvre uniquement les avaries communes.

- **La garantie FAP SAUF...** Lorsque l'on utilise l'expression « FAP Sauf... » cela signifie que la garantie ne couvre les marchandises endommagées que dans le cas où la cause des dommages figure dans la liste des causes limitativement énumérées au contrat. Il s'agit en général des risques majeurs, naufrage, abordage, incendie, chute de colis en cours de chargement et l'avarie commune. Les risques de mouille, de vol, d'écrasement sont quant à eux exclus. Les termes « FAP Sauf... », est utilisé en transport maritime.

- **La garantie « tout risques »** : Aussi la plus utilisée, cette garantie a la particularité de couvrir tous les risques de magasin à magasin incluant le pré acheminement et le post acheminement terrestre. Elle s'applique indifféremment aux transports aériens, maritimes et terrestres. Cette formule ne garantit pas tous les risques dans tous les cas.

⁸¹ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Assurance-transport-marchandises.htm>, consulté le 05/07/2020.

- **La garantie « risques de guerre et assimilés »** : Les risques de guerre et assimilés sont toujours couverts séparément des autres. Dans le cas d'espèce, la police d'assurance fait l'objet d'une tarification particulière moyennant des primes plus élevées et proportionnelles aux risques. Sont couverts par cette garantie : les actes de sabotage, de piraterie, les torpillages... elles s'appliquent indifféremment aux transports aériens, maritimes et terrestres⁸².

1.5.1.2.1. La notion d'avarie

- **Les pertes et avaries particulières**, concernent tous les modes de transport. Ce sont les détériorations ou manquants sur la marchandise elle-même, qui proviennent soit d'évènements majeurs survenant au cours du transport (naufrage, accident de la route, déraillement...) soit d'évènements concernant uniquement la marchandise (chute, perte...)

- **L'avarie commune** est une notion spécifique au transport maritime et fluvial. Ce terme désigne les dommages résultant de décisions prises pour « sauver le navire » ; les frais et les sacrifices engagés sont répartis entre l'armateur et le(s) propriétaire(s) de la cargaison, proportionnellement à la valeur de chaque expédition. Ainsi, une marchandise intacte mais sauvée par un acte de remorquage, contribuera aux dépenses. Les sommes mises en jeu sont considérables et font de l'avarie commune un risque majeur, qu'il est indispensable d'assurer⁸³.

1.5.1.2.2. Le choix de la garantie selon le mode de transport

Le contenu de chaque police peut varier en ce qui concerne l'objet, la durée et les garanties couvertes, selon le mode de transport :

⁸² <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Assurance-transport-marchandises.htm>, consulté le 05/07/2020.

⁸³ <http://marcologistiue.com/comment-choisir-une-police-dassurance-transport/>, consulté le 05/07/2020.

Tableau N° 19 : Cas de l'assurance maritime

Garanties	Avarie commune	Avarie particulière	Frais liés à l'avarie	Vol (partiel ou total)	Guerre, grèves et risques assimilés
FAP sauf	Oui	Oui	oui	Non	Non
Tous risques	Oui	Oui	Oui	Oui et Non (sous certaines conditions)	Non
Objet et durée de la garantie	.Couverture des dommages matériels subis par la marchandise pendant le transport maritime ainsi que les autres transports intervenant après ou avant le transport par mer. .Assurance depuis la date de remise au transporteur (date du connaissement) jusqu'à la remise effective au destinataire dans la limite de 60 jours après la fin des opérations de déchargement du dernier navire de mer.				
Valeur assurée	On considère la valeur de la marchandise arrivée à destination majorée de 10 à 20%				
Extensions possibles	Risques de guerre et assimilés, emballages dont la valeur est élevée, inclusion de la garantie pour vol dont les garanties ne le prévoyant pas.				

Source : établi par nos soins d'après : <http://marcologistiue.com/comment-choisir-une-police-dassurance-transport/>

Tableau N° 20 : Cas des assurances aériennes

Garanties	Avarie commune	Avarie particulière	Frais liés à l'avarie	Vol (partiel ou total)	Guerre, grèves et assimilés
Tous risques	-	Oui	Oui	Oui	Oui
Extension au risque de guerre	-	Oui	Oui	Oui	Oui
Objet et durée de la garantie	La garantie couvre les risques non exclus et s'étend de domicile à domicile y compris pour les transports complémentaires. La notion de l'avarie commune n'est pas retenue en transport aérien. Elle prend effet depuis la remise au transporteur jusqu'à la remise au destinataire et cesse au plus tard 15 jours après l'arrivée de l'avion à destination. La plus part de temps c'est la police tiers-chargeur du transporteur aérien qui est souscrite.				
Valeur assurée	Mêmes règles qu'en maritime. Les compagnies préconisent de majorer le CIF de 20%. Les taux de prime sont en fonction des destinations.				
Extension possible	.Extension possible jusqu'à ce que les marchandises soient placées en magasin. .Extension possible aux risques de guerre.				

Source : établi par nos soins d'après : <http://marcologistiue.com/comment-choisir-une-police-dassurance-transport/>

Tableau N° 21 : Cas des assurances terrestres

Garanties	Avarie commune	Avarie particulière	Frais liés à l'avarie	Vol (partiel ou total)	Guerre, grèves et risques assimilés
Accidents caractérisés	-	Oui	Oui	Non	Non
Tous risques	-	Oui	Oui	Oui	Non
Objet et durée de la garantie	.Marchandises transportées par route et par fer. La garantie prend effet depuis la prise en charge par le transporteur jusqu'à la remise au destinataire (de magasin à magasin)				
Extension possible	.Possibilité de garantir les risques de guerres et assimilés par avenant spécial. Une clause additionnelle peut garantir les risques inhérents aux grèves, lock-out et conflits du travail dans le cadre d'une police d'abonnement.				

Source : établi par nos soins d'après : <http://marcologistiue.com/comment-choisir-une-police-dassurance-transport/>

1.5.2. La couverture des risques liés aux opérations du commerce extérieur en Algérie

En Algérie, la couverture des risques inhérents du commerce extérieur s'effectue essentiellement par l'assurance-crédit à l'exportation et l'assurance de transport de marchandises.

1.5.2.1. La CAGEX, outil de couverture des risques liés à l'exportation

Pour se couvrir contre les risques, l'Algérie a pris des dispositions réglementaires afin de créer la CAGEX (Compagnie Algérienne d'Assurance et Garantie des Exportations), créée par le décret exécutif n°96-205 du 05 juin 1996 : une entreprise publique de type SPA fondée par cinq banques et cinq compagnies d'assurances algériennes, détenant chacune 10% de son capital pour un montant de 200 Millions de DZD⁸⁴.

Tableau N° 22 : Les actionnaires de la CAGEX

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

Source : établi par nos soins à partir de : www.cagex.dz, consulté le 05/07/2020.

⁸⁴ www.cagex.dz, consulté le 05/07/2020.

Conformément aux dispositions de l'article 04 de l'ordonnance 96/06 du 10/01/1996, relatives à l'assurance-crédit à l'exportation, la CAGEX peut couvrir les risques suivant :

- **Le risque commercial** : concerne notamment : insolvabilité de droit de l'acheteur, insolvabilité de fait de l'acheteur, carence du débiteur ;

- **Le risques politique** : la CAGEX couvre les risques politiques «résultant des causes suivantes : guerre civile ou étrangère, révolution, émeute ou d'autres faits analogues survenant dans le pays de résidence de l'acheteur ; moratoire édicté par les autorités du pays de résidence de l'acheteur⁸⁵ ;

- **Le risque de non transfert** : est réalisé lorsque les évènements politiques, des difficultés économiques ou la législation du pays de résidence de l'acheteur empêchent ou reportent le transfert des fonds versés par ce dernier⁸⁶ ;

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

1.5.2.1.1. Les produits de la CAGEX

- **La police d'assurance globale** : ce mode de police est réservé aux entreprises qui exportent les produits consommables, équipements légers et la prestation de service à condition que la durée de crédit ne soit pas dépassée 180 jours, de ce fait les entreprises exportatrices avec l'utilisation de cette assurance peuvent garantir toutes leurs opérations d'exportation à l'exception celles qui ont fait l'objet d'un paiement à l'avance ou dont le moyen de paiement est le crédit documentaire irrévocable et confirmé. Cette police couvre le risque politique à 90% et le risque commercial à 80%. Aussi, elle est annuelle et renouvelable tacitement ;

- **La police d'assurance individuelle** : ce mode de garantie est réservé à couvrir individuellement les contrats de biens et services, des marchés de travaux ou d'études contre les risques de crédit ainsi que ceux liés à l'interruption de marché ou de fabrication ;

- **La police crédit acheteur** : c'est une garantie mise à la disposition des banques pour couvrir les risques liés au crédit acheteur accordé aux exportateurs ;

- **La police prospection foires et expositions** : cette police est réservée pour couvrir les risques résultant de la participation des entreprises établies sur le territoire national aux

⁸⁵ Art 06 de l'ordonnance 96/06 du 10/01/1996 relative à l'assurance-crédit à l'exportation.

⁸⁶ Art 07 de l'ordonnance suscitée.

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

- **La police d'assurance interentreprises** : réservée pour couvrir les risques de non-paiement à l'échéance, des montants dus au titre de transaction commerciale interentreprises en Algérie.

1.5.2.1.2. L'évaluation de l'activité de la CAGEX

Malgré l'augmentation des opérations réalisées par la CAGEX, son intervention reste limitée uniquement sur les opérations d'exportation hors hydrocarbures, donc sa participation au secteur d'assurance est insignifiant étant donné les exportations hors hydrocarbures représentent que 2% des exportations globales de l'Algérie avec une valeur de 205 millions USD en janvier 2017⁸⁷.

Le cadre réglementaire régissant l'assurance-crédit à l'exportation a exclu certains risques tels que le risque de change ce qui constitue un obstacle face au développement de l'activité de la CAGEX.

2. Le transport international de marchandise en Algérie

Aucun programme régional de facilitation de commerce et de transport ne peut se développer et être efficient s'il n'est pas accompagné d'un ensemble de projets structurants d'infrastructures de transport et de logistique (réseau routier et autoroutier, voies ferrées interconnectées, liaisons maritimes et aériennes, équipements et services d'appui). L'objectif premier doit être le renforcement des connectivités physiques entre les pays.

La conception et l'installation des infrastructures logistiques adéquates, devront prendre davantage en compte d'autres objectifs dont la facilitation du transit international, une plus grande fluidité des marchandises et une réduction des délais, des procédures et des formalités d'import-export.

2.1. Le transport maritime

En Algérie, le transport maritime constitue un secteur stratégique, qui assure la quasi-totalité du commerce extérieur. Il a connu une remarquable croissance depuis l'indépendance. Les activités portuaires hors hydrocarbures sont importantes à Alger (30 % du total) ; les ports situés à l'est (Annaba, Skikda, Bejaia) traitent ensemble 50% de ce trafic et à l'ouest, les ports d'Oran et de Mostaganem en traitent 13%. Les ports d'Arzew/Bethioua sont affectés exclusivement au transport des hydrocarbures. Le cabotage national se limite essentiellement à l'alimentation de certaines régions côtières déficitaire en produits pétroliers et en gaz de

⁸⁷<https://www.commrce.gov.dz/satistiques/statistique-du-commerce-exterieur-1>, consulté le 17/07/2020.

pétrole liquéfié (GPL) (Alger, Oran et Bejaia). Il s'effectue à partir de Skikda pour les produits pétroliers et d'Arzew pour les GPL.

En ce qui concerne le système d'organisation du transport maritime en Algérie, signalons que la gestion et la supervision des ports algériens est entre les mains du MT (ministère des transports), qui est chargé de planifier et de mettre en place les actions nécessaires directement ou par l'intermédiaire de la Marine marchande et des autorités portuaires, organisme public sous tutelle du ministère servant à dynamiser la gestion et la prise de décisions.

2.1.1. Les réformes émises par le gouvernement algérien pour améliorer le secteur maritime

De multiples restructurations ont marqué ces ports depuis l'indépendance de l'Algérie en 1962 :

- Au cours de la première décennie après, l'organisation portuaire repose sur une autonomie des grands ports (Alger, Annaba et Oran) et un régime de concession accordé par les chambres de commerce des wilayas (départements territoriaux) sur lesquelles les autres ports sont situés ;

- A partir de 1971, les ports sont administrés et gérés par l'Office National des Ports (ONP).

- La restructuration de 1982, qui a touché toutes les entreprises nationales de grande taille a remplacé l'ONP, par dix entreprises portuaires locales. Visant la décentralisation de la gestion.

- La loi 88/01 concernant l'autonomie des entreprises qui a porté un changement dans le statut des entreprises portuaires, devenues des entreprises publiques économiques sous la forme de sociétés par action (EPE/SPA) et qui le restent à ce jour.

En dépit de ces restructurations les résultats escomptés n'ont pas été atteints⁸⁸.

2.1.2. Les infrastructures portuaires

L'Algérie dispose de treize (13) ports de commerce dont :

- Huit (8) sont spécialisés dans les marchandises générales (Alger, Oran, Annaba, Mostaganem, Djendjen, Tennes, Ghazaouet et Dellys),

- Trois (3) ports mixtes qui accueillent les marchandises générales et les hydrocarbures (Bejaia, Skikda ancien port et Arzew).

⁸⁸ Intergovernmental Group of Experts on Competition Law and Policy, *Challenge faced by developing countries in competitions and regulations in the maritime transport sector*, 17th session, Geneva, 2017, p 6.

- Deux (2), les ports de Bethioua et de Skikda (nouveau port) sont spécialisés dans les hydrocarbures.

À l'exception du port de Djendjen tous les ports algériens sont des ports situés en zone urbaine, ce qui handicape leurs extensions et réaménagements. À l'exception des ports pétroliers d'Arzew, de Skikda et du port de marchandises générales de Djendjen, réalisés après l'Indépendance, le reste des infrastructures ont été réalisés entre 1840 et 1959. Celles-ci se caractérisent par des tirants d'eau de faible profondeur et des terrepleins exigus, incompatibles avec les exigences d'exploitation portuaire modernes. Les conséquences sont, notamment:

- La grande difficulté d'installer des équipements performants (portiques) en adéquation avec les exigences d'exploitation des navires de générations récentes, pouvant générer des économies d'échelles, et les navires de grande taille ne peuvent accéder à ces ports. Il en résulte une chute régulière des rendements, des surcoûts de pénalités ou surestaries, des dysfonctionnements générant des goulots d'étranglement incessants et la congestion des ports.

Pour pallier à ces contraintes le schéma directeur des infrastructures maritimes 2005-2025 conçu par le Ministère des Transports prévoit « La modernisation et l'élargissement des ports commerciaux, le raccordement des ports aux moyens de transports... l'ouverture de transport maritime aux marchandises pour les opérateurs nationaux », dans le but de réduire les charges logistiques de 35% à 15% à l'horizon 2025. Ce programme d'investissement se poursuit à travers le renforcement et la mise à niveau des infrastructures portuaires notamment, avec le projet du port Centre d'El Hamdania (Cherchell) et sa plateforme logistique et trois zones industrielle⁸⁹.

2.1.3. L'armement national

La flotte nationale à fin 2017 est constituée de 16 unités réparties entre huit (8) vraquiers, quatre (4) navires Multipurpose et deux (2) navires RO-RO (roll-on, roll-out) ; appartenant à l'entreprise publique CNAN, et un RO-RO et un vraquier appartenant à la société privée Nolis, une filiale du groupe Cevital.

L'âge moyen de la flotte CNAN est supérieur à 30 ans (entre 30 et 35 ans). En réalité durant l'année 2016, cinq (05) navires seulement étaient opérationnels. Les deux navires de Nolis sont utilisés essentiellement pour la couverture des besoins du groupe Cevital en matière de transport.

⁸⁹ Intergovernmental Group of Experts on Competition Law and Policy, *Challenge faced by developing countries in competitions and regulations in the maritime transport sector*, 17th session, Geneva, 2017, p 6-7.

La Compagnie Nationale de Navigation (CNAN) gérait dans les années 1970 à 1985 en totale propriété près de 80 navires entre vraquiers, tankers, chimiquiers, transporteurs de gaz, pétroliers, Multipurpose, RO-RO et car-ferries. Cela sans compter l'affrètement pour les vrac secs et liquides pour le transport des céréales, charbon, huiles et vins, etc. La CALTRAM, une joint-venture entre la CNAN et la Libye, avaient quatre autres navires.

Cependant pour des causes liées essentiellement à une gestion défailante de l'entreprise CNAN, l'évolution de cette flotte a été inversement proportionnelle à celle du commerce extérieur. L'Algérie, couvre aujourd'hui une part insignifiante du trafic de marchandise générale.

L'article 649 modifié du Code maritime Algérien précise ce qui suit : « les activités d'affrètements de navires peuvent être exercées par toute personne physique de nationalité algérienne ou toute personne morale de droit algérien ayant la qualité d'armateur et dont le centre principal d'activité se trouve sur le territoire national », ce qui ne permet pas aux opérateurs nationaux d'affréter des navires pour transporter leur cargaison. Donc, pour être affréteur, il faut être armateur.

Cette condition constitue un obstacle que les importateurs algériens rencontrent pour négocier les contrats d'affrètement, ce qui les amènent à faire appel à des négociants étrangers qui ne souffrent d'aucune contrainte, n'étant pas obligés d'avoir cette qualité. En l'absence d'un armement national, les armements étrangers imposent leurs conditions⁹⁰.

2.1.4. L'insertion de l'Algérie dans la chaîne logistique internationale du transport maritime

2.1.4.1. L'enjeu stratégique du secteur des transports maritimes

Le secteur du transport maritime en Algérie souffre de plusieurs difficultés qui entravent son développement intégré. Les principales contraintes sont liées à l'organisation et à l'insuffisance de l'infrastructure portuaire, et au retard en matière des services logistiques. Aussi, les ports algériens ne permettent pas de saisir les opportunités offertes par une position géographique stratégique à proximité de l'Europe et de l'une des routes maritimes les plus fréquentées.

2.1.4.2. Un enjeu avant tout économique

La mer représente le principal canal de transport pour le commerce international avec un seuil de 80% du volume mondial total des marchandises mouvementées.

⁹⁰ Intergovernmental Group of Experts on Competition Law and Policy, *Challenge faced by developing countries in competitions and regulations in the maritime transport sector*, 17th session, Geneva, 2017, p 7-9.

Le grave déficit en infrastructure portuaire et maritime de l'Algérie est l'un des principaux facteurs qui influent sur les coûts de transport. Il est donc impératif que l'Algérie améliore le secteur portuaire pour renfoncer sa compétitivité et intégrer aisément le système commercial international.

2.1.4.3. La connectivité des transports maritimes, un paramètre clé pour mesurer la facilité d'accès au commerce international

La CNUCED a défini un indice de connectivité des transports maritime qui rend compte de la facilité d'accès d'un pays au marché international.

Cet indice noté de 0 à 100 est composé de cinq critères d'appréciation :

- Le nombre de compagnies assurant le service en provenance et à destination des ports du pays ;
- La taille des plus grands navires faisant escale dans les ports,
- Le nombre de services reliant les ports du pays vers l'étranger ;
- Le nombre total de navires assurant le service en provenance et à destination du pays,
- La capacité totale de charge de conteneurs des navires qui assurent la liaison avec le pays.

Dans le cas de l'Algérie, le deuxième paramètre inhérent à la taille des navires, est extrêmement défavorable, sachant que la capacité de nos ports ne peut pratiquement pas recevoir des navires transportant plus de 500 conteneurs EVP (Equivalent Vingt Pieds).

Cet indice attribue à l'Algérie, pour l'année 2014, une note de 6,9 /100.

2.1.4.4. La connexion au réseau terrestre, une intermodalité indispensable pour l'efficience de la chaîne logistique

Les ports constituent le point névralgique essentiel pour le commerce international. Deux modes de transport permettent de rallier les ports aux marchés : la route et le rail.

Pour mesurer les performances de la chaîne logistique, un indicateur appelé « indice de performance logistique (IPL) » a été mis au point. Cet indice va de 1 à 5 et la note la plus élevée représente la meilleure performance ; attribué à six critères :

- L'efficacité de la gestion des douanes et du passage des frontières ;
- La qualité des infrastructures du commerce et des transports ;
- La facilité pour l'arrangement d'opérations de transport international à des coûts compétitifs;
- Le niveau de compétence et la qualité des services logistiques ;
- La capacité de suivre et de retracer les flux ;

- La ponctualité des livraisons et des arrivées de marchandises.

Tableau N° 23 : Le classement de l'Algérie de 2007 à 2018 selon l'indice IPL

Année	Note	Classement
2007	2.06	140
2010	2.36	130
2012	2.41	125
2014	2.65	96
2016	2.77	75
2018	2.45	117

Source : établi par nos soins d'après : GEMA, défis opérationnels de la logistique performance et index, 2018.

2.1.4.5. L'estimation du cout du transport maritime en Algérie

Les importations annuelles moyennes de l'Algérie sont estimées à 60 Milliards de Dollars (exception faite des années 2016 à 2018 durant lesquelles la chute du prix du baril de pétrole a généré une politique de restrictions aux importations). Le coût total du fret à destination de l'Algérie se situerait à 6,84 Milliards USD (équivalent à 11,4 % du coût de la marchandise importée).

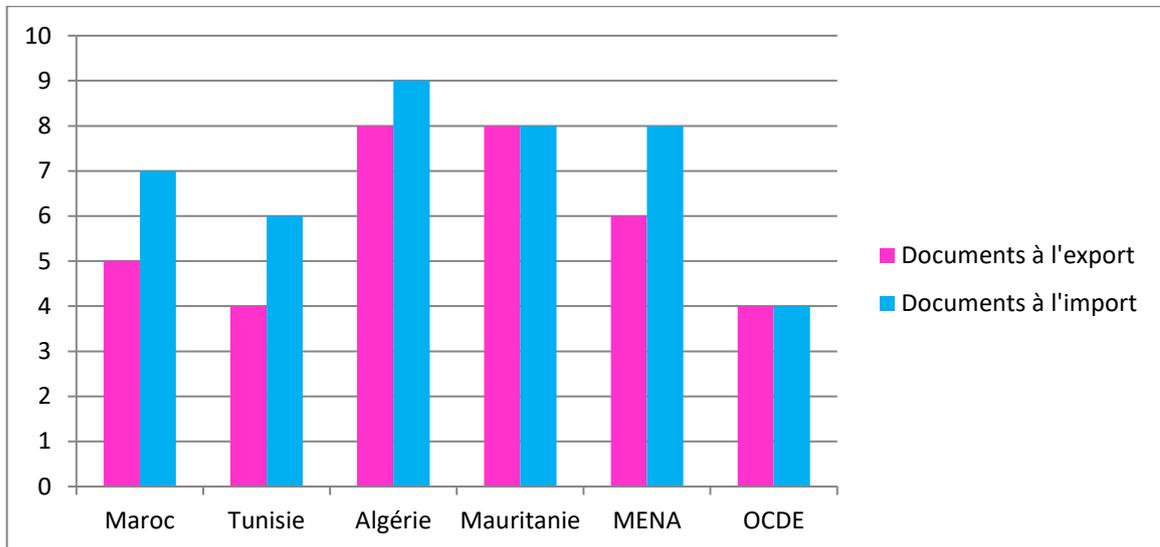
Le manque de maîtrise du marché du transport maritime international, et parfois la recherche de facilité des entreprises, en ayant recours exclusivement à la conclusion de contrat en mode CFR, engendre donc un manque à gagner considérablement. En effet, ces entreprises paient la facture de transport dans le prix global de la marchandise, sans pouvoir connaître le cout de transport et où seul le fournisseur le fixe et le répercute à la société importatrice.

2.1.4.6. Problématique des performances du commerce transfrontalier, et l'opportunité géographique de l'Algérie

Le Doing Business place l'Algérie au 131^{ème} rang dans le classement des 189 économies sur la facilité du commerce transfrontalier, en 2014. Ce, dû aux différences entre pays quant : au nombre de documents nécessaires à l'import et à l'export (voire la figure 06 qui montre qu'en Algérie, le nombre de documents nécessaires à l'exportation est de huit (8), le nombre se situe près de la moyenne de la région MENA mais dépasse largement la moyenne de l'OCDE et même ceux des autres pays voisin, quant à l'importation le nombre de document nécessaires est de l'ordre de neuf (9) qui est largement supérieur à tous les pays ayant fait objet de la comparaison en question), la durée d'acheminement du conteneur et son

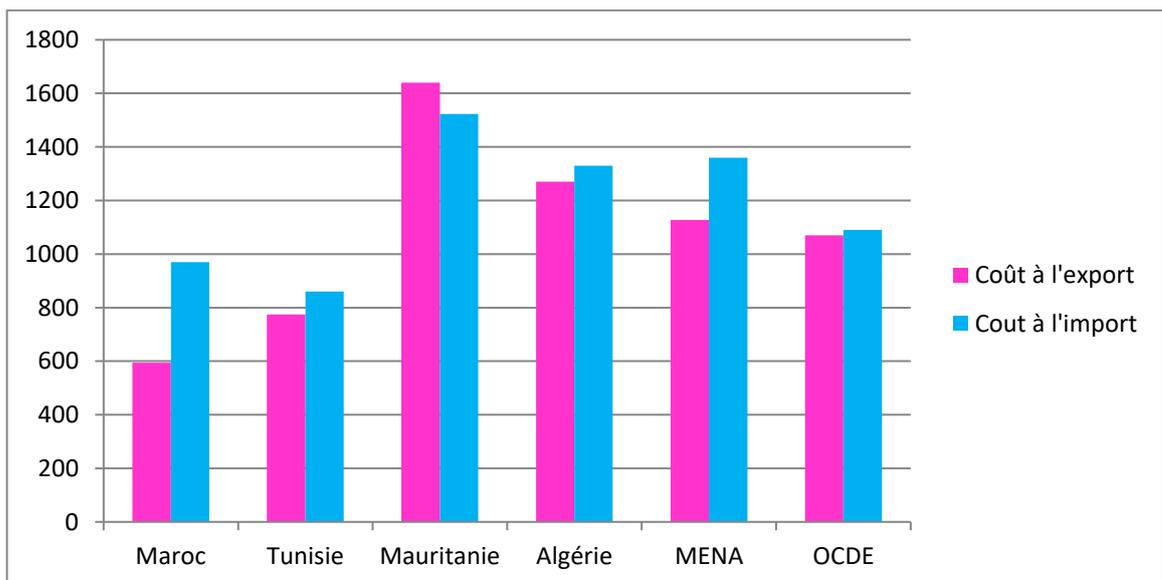
cout de transport (voire la figure 07, qui montre l'Algérie présente des coûts parmi les plus élevés).

Figure N° 06 : graphique représentant le nombre de documents nécessaires à l'import et à l'export



Source : établi par nos soins à partir des données de Doing Business publié par le Bureau pour l'Afrique du Nord de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique CEA-AN/PUB/14/1, transport international et facilitations du commerce en Afrique du Nord, Maroc, 2015, p 29.

Figure N° 07 : graphique représentant les coûts comparés des exportations et des importations ; en dollar USD par conteneur



Source : établi par nos soins à partir des données de Doing Business publié par CEA-AN, op.cit., p.39.

La situation géographique de l'Algérie avec ses 1200 kilomètres de façade maritime, sa proximité de la rive sud de l'Europe et de l'une des voies maritimes les plus fréquentées, son réseau autoroutier important, son ouverture sur les pays du sahel enclavés (Niger, Mali, Tchad) par la route transsaharienne, lui donne l'avantage d'envisager la construction d'un Hub de transbordement pour desservir son commerce intérieur et celui de ses voisins du Sud et pourquoi pas celui de la rive Nord de la Méditerranée. C'est ce qui est envisagé par le Ministère des transports en ce qui concerne le port de Djendjen choisi actuellement pour son tirant d'eau favorable et qui se fera en partenariat avec DPW, société holding, propriété du gouvernement de Dubaï, présenté comme le troisième opérateur portuaire mondial. Et le projet de construction du Port de HAMADANIA (CHERCHELL) avec un partenariat Chinois s'insère dans une logique économique et géostratégique qui est l'exploitation de l'opportunité géographique de l'Algérie.

2.1.4.7. La taille des navires pour la nouvelle flotte Algérienne

Le fait que l'Algérie ne se dote pas de navires de grande taille qui répondent aux exigences modernes est l'un des paramètres qui explique le prix exorbitant du fret vers les ports algériens qui ne peuvent accueillir que des porte-conteneurs de faible capacité. Dans cette logique, une politique des transports vise à reconstituer le pavillon national en dotant la CNAN de vingt-six (26) navires entre 2018 et 2020 pour atteindre le taux de 35% des échanges extérieurs à l'horizon 2025, tout en accélérant, le rythme d'investissements dans l'extension et la modernisation des infrastructures portuaires⁹¹.

2.1.5. Les facilitations liées au transport maritime en Algérie

L'Algérie a déployé plusieurs efforts afin d'améliorer l'état des ports et le secteur maritime, ces facilitations peuvent être résumées comme suit :

2.1.5.1. Au niveau des infrastructures

L'Algérie mise beaucoup sur l'agrandissement du port de Djendjen pour assurer la fonction de hub. Le port sera doté d'une superficie supplémentaire de 78 hectares pour une capacité de 2 millions d'EVP et pour un coût de 500 millions d'euros étalés sur 30 ans.

Au-delà de la fonction de transbordement, le port veut élargir son arrière-pays aux pays limitrophes, notamment au Niger, et plusieurs éléments plaident en sa faveur, comme la réalisation de la pénétrante autoroutière reliant le port à l'autoroute Est-Ouest. Dans cette logique de relier les ports aux différents marchés, sept (07) pénétrantes autoroutières reliant

⁹¹ Intergovernmental Group of Experts on Competition Law and Policy, *Challenge faced by developing countries in competitions and regulations in the maritime transport sector*, 17th session, Geneva, 2017, p 16-20.

les ports à l'autoroute Est-Ouest sont en cours de réalisation. Il s'agit de : Bejaïa 100 km, Djendjen 110 km, Skikda 31 km, Ténès 22 km/54 km, Oran 8/26 km, Mostaganem 66 km, Ghazaouet 13/41 km. Ce qui devrait lui permettre d'être connecté à la Transsaharienne. Le port pourrait alors devenir la porte de l'Afrique subsaharienne.

Le groupe nucléaire français Areva étudie d'ailleurs la possibilité d'évacuer par le port de Djendjen l'uranium extrait à Imouraren, dans le Nord du Niger (Jeune Afrique, 2010).

2.1.5.2. Au niveau de la logistique maritime et l'optimisation des services

Les pouvoirs publics se préoccupent aussi de la création d'un observatoire des coûts des passages portuaires : une institution publique qui disposera de l'autorité d'exiger de l'information aux acteurs des secteurs maritimes et portuaires.

2.1.5.3. Au niveau de la Gouvernance

Les autorités algériennes ont réfléchi à de nouveaux modes de gouvernance en s'associant avec des partenaires privés étrangers. L'enjeu est d'arriver à avoir le mode de Partenariat Public Privé qui convienne aux spécificités algériennes réticentes aux réformes domaniales. Ils optent, alors, pour une privatisation des activités portuaires commerciales dans le décret exécutif de 2006.

Ce changement important dans la législation portuaire devrait ouvrir aux entreprises publiques et privées la possibilité d'intervenir dans le secteur portuaire. Dès sa publication, le décret a cependant suscité l'intérêt d'acteurs économiques nouveaux voulant investir le domaine portuaire.

À travers une privatisation partielle des ports, l'État algérien espère obtenir l'efficacité des ports et augmenter ses capacités en infrastructures.

2.1.5.3.1. La privatisation des ports

À partir de 2004, l'État algérien a envisagé la privatisation afin de promouvoir l'efficacité et la compétitivité de ses ports.

- Le port de Bejaïa a été le premier port dont la gestion a été confiée à un opérateur privé, la société Singapourienne Portek, pour une période de 20 ans ;
- Ensuite, en 2006, la privatisation des ports d'Algérie s'est concrétisée avec le lancement de plusieurs appels d'offres à l'échelle internationale pour la gestion du port d'Alger ;
- La privatisation du port d'Oran a commencé en juin 2008 et la sélection des possibles opérateurs privés internationaux intéressés par sa gestion est en cours ;

- L'apparition d'un partenariat privé étranger, en l'occurrence avec l'Émirati Dubaï World Ports (DWP).

Par ailleurs, Djazaïr Port World (DPW), une deuxième entreprise joint-venture a officiellement été créée le 15 février 2009 à la faveur d'un marché passé de gré à gré, entre l'EPAL et Dubaï World Ports (DWP), troisième opérateur mondial dans les terminaux à conteneurs, a pris les commandes du terminal à conteneurs du port d'Alger⁹².

2.2. Le transport aérien

Le fret aérien selon la définition de l'OACI, désigne les marchandises transportées contre rémunération à l'exception de la poste. Pour l'IATA, le fret désigne tous les biens à l'exception des bagages, donc y compris la poste.

Avec la multiplication de nombre des gros porteurs et de leur version tous cargos, et le développement du fret express, le fret aérien assure le transport environ de 2 à 3 % du tonnage mondial de trafic international, mais entre 30 et 40% en valeur.

L'Algérie compte 35 aéroports, dont 13 internationaux. Le plus important est l'Aéroport d'Alger.

Air Algérie est la compagnie aérienne nationale, qui domine le marché du transport aérien qui compte depuis son ouverture à la concurrence de plusieurs autres compagnies privées.

2.2.1. Libéralisation du transport aérien en Algérie

Le secteur du transport aérien en Algérie s'est caractérisé par le monopole d'Air Algérie au niveau national, après avoir la nationalisé à 100% lors de la période de nationalisation durant les années 70⁹³.

Avec les réformes économiques engagées par les autorités, le secteur du transport aérien a été libéralisé en 1998 par la loi 98/06⁹⁴ du 27/06/1998. À cet effet, le marché du transport aérien a fait l'objet d'ouverture à la concurrence et l'investissement privé. De ce fait, en 1997 la compagnie Air Algérie est devenue une SPA avec un capital de 2.5 milliards de dinars. L'objectif attendu de cette libéralisation est d'améliorer la prestation du service ainsi que faciliter les flux des marchandises au sein de la chaîne logistique. Le complément de la loi

⁹² KHADRA BRAHMA MEDJDOUB, « transport maritime en Algérie, insuffisances et opportunités « comparaison entre le port de Mostaganem en Algérie et le port de Tanger Med au Maroc » », mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention de diplôme de magister en management et commerce international, université Abdelhamid Ibn Badis Mostaganem, 2017, p 68-70.

⁹³ ZAGAYE Oualid, « le développement stratégique, cas de l'aéroport d'Oran », mémoire de magister en management, université d'Oran, 2012, p 69-70.

⁹⁴ Journal Officiel De La République Algérienne N°48 du 26 Juin 1998 : Loi n°89-06 du 27 juin 1998 fixant les règles générales relatives à l'aviation civile, p 3.

98/06⁹⁵ vient de freiner ce processus de libéralisation : on constate des obstacles et des difficultés pour la création de compagnies aériennes (fiscalité, exonération...), et l'inadéquation des législations en cours, ce qui compliquerait le développement de la desserte et le trafic aérien. Ce blocage du processus de libéralisation reflète l'absence d'une volonté politique d'accélérer les réformes au niveau de la sphère économique et à celle du transport aérien.

2.2.2. Les facilitations liées au transport aérien en Algérie

Depuis des années un programme de modernisation et de réhabilitation touche les aéroports du pays. Comme les aéroports Houari-Boumediene à Alger, de Tlemcen, réceptionné depuis deux ans, de Jijel, d'El Goléa et Ghardaïa. L'Algérie a développé son secteur du transport aérien de manière à en faire un véritable moyen d'intégration au niveau régional et international. Une enveloppe de 60 milliards de dinars (600 millions d'euros) a été consacrée pour renouveler la flotte d'Air Algérie durant la période 2013-2017. L'objectif de l'opération est de lui permettre d'arracher des parts de marché notamment reconquérir l'Afrique.

Le réseau couvert par Air Algérie est de 96 400 km. Près de 20 000 tonnes de fret sont transportés chaque année par la compagnie.

La compagnie aérienne nationale devrait prochainement se doter de deux avions cargos pour le transport de marchandises⁹⁶.

2.2.3. L'évaluation de marché de transport aérien en Algérie

Malgré l'importance des investissements consentis pour le renforcement de la flotte, le développement du réseau aéroportuaire et la modernisation des sous-systèmes de navigation aérienne et d'assistance météorologique, le transport aérien en Algérie se caractérise par des performances modestes et rencontre des contraintes diverses, organisationnelles et opérationnelles et souffre d'insuffisances en matière de capacité de gestion en moyens humains et matériels, et ce est dû à :

- La non répartition géographique rationnelle des activités aéroportuaires en Algérie ;
- Manque des infrastructures aéroportuaires dotées d'équipements et moyens logistiques modernes à l'exception de l'aéroport d'Alger ;
- La flotte nationale ne dispose que d'un seul avion-cargo ;

⁹⁵ Ordonnance n°2003-10 du 13 août 2003 modifiant et complétant la loi n°98-06 du 27 juin 1998 fixant les règles générales relatives à l'aviation civile.

⁹⁶ L'Algérie et les perspectives de développement dans le secteur des transports et de la logistique, fact sheet transport&logistic, Algeria, 2014.

- L'inexistence d'un réseau de connexion inter services entre les intervenant (compagnie aérienne, établissement de gestion, douane...);
- L'utilisation limitée de la nouvelle technologie de la communication et de l'information...

2.3. Le transport terrestre

Il se subdivise en deux modes : routier, ferroviaire.

2.3.1. Le transport routier

En Algérie le transport routier est le mode prédominant tant pour le transport de voyageurs que pour celui des marchandises. Il représente 90% du transport total de marchandises, les 10 % restants correspondant au transport ferroviaire. Il a évolué graduellement en fonction de la distribution de la population et de ses activités et selon les contraintes de la topographie. Ainsi, le réseau et les services sont plus denses le long de la bande côtière mais ils diminuent progressivement vers les hauts plateaux et se réduisent à un nombre restreint d'axes dans le sud.

Le secteur du transport routier est partiellement libéralisé, et 185 000 opérateurs y sont enregistrés. Avec la répartition du marché entre les opérateurs publics et privés, le secteur privé capte actuellement 80% du marché, et les 20% restants correspondent à l'opérateur public Société Nationale des Transports Routiers (SNTR). Depuis la libéralisation, les tarifs du transport routier sont libres et ne sont assujettis à aucun type de spécifications tenant compte des coûts réels du transport. Par ailleurs, il n'existe aucune bourse de fret de marchandises.

2.3.1.1. La libéralisation du transport routier

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

En 1988, avec les réformes économiques engagées par l'Algérie, le transport routier de marchandises a été libéralisé par la loi n 88/17 du 19/05/1988 et confirmé par la loi 01/03 du 07/08/2001. Cette ouverture du marché de transport routier devant la concurrence des privés a permis d'augmenter le nombre d'entités économiques activant dans le transport routier pour satisfaire la demande dans ce marché.

En 2002, la SNTR est devenu un groupe, restructuré en fonction des réformes de libéralisation. Elle a été transformée à une société par action avec un capital de 2 milliards de dinars. Actuellement SNTR GROUP compte quatre filiales talées sur le territoire national : AGFAL, chargé de la gestion du fret, LOGITRANS, pour le transport et la logistique, Maintenance Plus, chargée de la maintenance des moyens de transport du groupe et les tiers, et Saps, qui s'occupe de la surveillance de la prestation des services du groupe et les tiers⁹⁷.

2.3.1.2. Réseau routier

Le réseau routier algérien demeure l'un des plus denses du continent africain, sa longueur est estimée à 112 696 km de long, dont 29 280 km routes et plus de 4 910 ouvrages d'art (ponts, tunnels etc.). À ce réseau existant est ajoutée une extension de 1216 km déjà en construction, qui devrait relier la ville d'Annaba, à l'extrême l'est, à la ville de Tlemcen, à l'extrême ouest.

Le réseau routier en Algérie est en plein essor grâce au programme de modernisation des routes. Ce programme inclus le récent achèvement de l'autoroute Est-Ouest de 1216 km et la prochaine mise en marche de travaux de construction de routes en haut montagne estimées à 1020 km de long. Le programme inclus aussi l'autoroute Trans-Sahara allant du nord au sud dont la promotion a été faite par le gouvernement algérien afin d'accroître le commerce des six pays reliés par cette route (Algérie, Mali, Niger, Nigéria, Tchad et Tunisie)⁹⁸.

2.3.1.2.1. Les routes Algériennes

- **L'autoroute Est-Ouest** : C'est une infrastructure routière située au nord du pays qui doit relier Annaba et Tlemcen en passant près des grandes villes algériennes du nord tel que (Annaba, Skikda, Constantine, Sétif, Alger, Chleff, Oran et Tlemcen), sur une distance de 1 216 km⁹⁹. Cette autoroute doit permettre de régler les problèmes de congestion sur le réseau routier existant, et de réduire le taux d'accident.

- **Autoroute de hauts plateaux** : C'est une infrastructure routière située en parallèle avec l'autoroute Est-Ouest vers l'intérieur du pays qui doit relier d'El Aricha à Tébessa en passant près des grandes villes tel que (Tiaret, Boughezoul, Batna, et Khenchela) sur une distance de 1 020 km¹⁰⁰.

⁹⁷ Ministère des Travaux Public, le groupe LOGITRANS : « développement de la logistique défis et enjeux », novembre 2016.

⁹⁸<http://www.int-team.com/fr/le-secteur-des-transport-en-algerie/>, consulté le 07/07/2020.

⁹⁹L'Algérie et les perspectives de développement dans le secteur des transports et de la logistique, fact sheet transport & logistique Alegria, 2014.

¹⁰⁰ Ibid.

Le projet va permettre de satisfaire les besoins en transport routier dans la zone des hauts plateaux.

- **Pénétrantes nord-sud** : C'est une infrastructure routière qui va permettre de relier l'autoroute Est-Ouest et l'autoroute des hauts plateaux ainsi que de canaliser vers celles-ci les flux routiers le plus rapidement possible. Le projet permet l'aménagement des principaux axes routiers Nord-Sud.

- **2^{ème}, 3^{ème}, et 4^{ème} rocade autoroutières d'Alger**

C'est une infrastructure routière qui va permettre de relier les régions comme suite :

- La 2^{ème} rocade relie Zeralda à Boudouaou ;
- La 3^{ème} Rcade relie Cherchel à Tizi-Ouzou ;
- Et la 4^{ème} Rcade relie Bordj Bou Arreridj à Khemis Miliana.

Ce projet permet de décentraliser la circulation et la congestion à la capitale.

2.3.2. Le transport ferroviaire

En Algérie, le transport ferroviaire joue un rôle important pour la desserte des ports et des grands centres urbains de la bande côtière. Il a évolué en rapport avec les activités agricoles, minières et industrielles, la croissance et le déploiement des populations et en réponse également à des exigences de défense nationale.

Le transport ferroviaire en Algérie est réalisé par un unique opérateur : la Société Nationale des Transports Ferroviaires (SNTF). La SNTF possède 13 filiales lui permettant de réaliser l'ensemble de ses activités dans les domaines du transport de carburants, transport de céréales, transport intermodal, transport de messagerie, exploitation des wagons-restaurants et des wagons-lits, signalisations et télécommunications, approvisionnement, électrification, infrastructures, ingénierie.

2.3.2.1. Le réseau ferroviaire

L'Algérie compte 2150 km de voies ferrées. Récemment, certains tronçons ont été électrifiés ce qui devrait mener à court terme, à l'installation de trains à grande vitesse connectant ainsi les plus grandes villes du pays. Le réseau compte plus de 200 gares couvrant essentiellement le nord du pays. Au total, le pays possède 299 km de voies électrifiés, 305 km de doubles voies et 1085 km de voies étroites.

L'électrification de 1000 km supplémentaires de voies et la construction de 3000 km de nouvelles voies sont incluses aux projets ferroviaires déjà mis en route¹⁰¹.

¹⁰¹<http://www.int-team.com/fr/le-secteur-des-transports-en-algerie/>, consulté le 07/07/2020.

A l'horizon 2014, la longueur de ce réseau ferroviaire serait de 10 515 kilomètres et 12 000 km à l'horizon 2016 et 2017 à la faveur des projets destinés au secteur.

-Travaux de réalisation de la ligne ferroviaire Relizane-Tiaret-Tissemsilt : Ce projet stratégique, s'étend sur 185 kilomètres et comporte la réalisation de tunnels de 4,5 km de long et des ponts longs de 11 km. 40 kilomètres ont déjà été aménagés.

-L'Algérie prévoit de multiplier par 3 son réseau ferré en 15 ans, pour parvenir à 10 000 km (3 200 km actuellement) de voies ferrées¹⁰².

2.3.3. L'évaluation du secteur de transport terrestre en Algérie

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

- Anarchie et ambiguïté dans la tarification appliquée ;
- Manque de professionnalisme chez les transporteurs qui ne maîtrisent pas la réglementation des procédures ;
- Manque de la coopération et la coordination entre les départements administratifs concernés (transport, travaux publics, wilaya...) ;
- La densité du réseau est généralement satisfaisante mais nécessite une mise à niveau, le mauvais état de certains tronçons impose des coûts élevés à l'économie voire l'insécurité routière ;
- La suspension de l'utilisation du TIR suite à la constatation de la commercialisation des produits en transit sur le marché national sans dédouanement, constitue un vrai obstacle pour le développement et l'expansion des transactions commerciales entre notamment les pays du Maghreb.

Conclusion

En matière de circulation des capitaux entre pays, l'Algérie n'est pas encore en mesure de hisser le diapason des pays développés ou émergents, étant donné le transfert de devises de et vers l'Algérie est une procédure complexe qui nécessite la présentation de plusieurs documents aux banques commerciales. Aussi, le délai d'étude des demandes des transferts des capitaux par la banque d'Algérie dépasse les deux mois ce qui constitue un vrai obstacle face à l'extension des transactions commerciales internationales. À cela s'ajoute, la limite des opérateurs économiques à choisir le mode de financement qui leur convient, après que la loi

¹⁰²L'Algérie et les perspectives de développement dans le secteur des transports et de la logistique, fact sheet transport & logistique Alegria, 2014.

n'a autorisé -depuis la loi de finance 2014- que la Remdoc et le Credoc comme moyen de paiement.

L'amélioration des infrastructures liées au transport et l'élimination de tous les facteurs handicapant d'ordre logistique sont impératif pour pouvoir rendre sa marchandise au bon lieu et au bon moment.

En Algérie, le secteur du transport est en plein changement. Ces dernières années, de nombreux projets ont été aboutis dans le but de faire de ce secteur, un secteur plus efficace et plus compétent dans sa contribution au développement économique du pays.

Certes, d'importants projets sont en cours de réalisation (modernisation des infrastructures portuaires, renforcement des réseaux ferroviaires et routiers, etc.), mais il manque encore une stratégie globale capable de garantir à moyen et long termes la complémentarité entre les différents segments, à ce titre, les transports et l'ensemble des infrastructures logistiques de l'Algérie sont appelés à être (ré) structurés.

Chapitre III

Les facilitations douanières à l'épreuve du terrain Algérien

Chapitre III : les facilitations douanières à l'épreuve du terrain algérien

Introduction

La mondialisation de l'économie, la libéralisation des échanges internationaux et la promotion de l'investissement imposent de nouveaux défis pour l'administration des douanes. De longues dates au service exclusif de la protection, aujourd'hui, la douane ne se limite plus au rôle défensif, on attend d'elle maintenant qu'elle seconde l'expansion des échanges internationaux.

Dans l'exercice de cette fonction plus dynamique, la douane cherche à répondre à certaines préoccupations majeures : accélérer l'intervention douanière dans les échanges et adapter les mécanismes douaniers à la diversité des activités de commerce extérieur.

Pour accélérer son intervention, la douane a mis en place certaines facilitations pour proposer aux opérateurs des procédures simplifiées de dédouanement, selon une gamme de modalités très diversifiées, et procéder avec eux à la conclusion de contrats de confiance en leur accordant le maximum de facilitations pour l'enlèvement rapide des marchandises et les soumettre au contrôle à posteriori par la suite sur site et ce, en coordination avec tous les intervenant au sein de la chaîne logistique tels que les services de contrôles de conformité aux frontières, les transitaires et les commissionnaires en douane,...Parallèlement, la douane a doté progressivement ses bureaux d'un système de dédouanement informatisé qui a considérablement accéléré l'établissement et le traitement des déclarations, comme elle a procédé à la mise en œuvre d'un nouveau dispositif destiné à une certaine catégorie d'opérateurs économiques, le statut d'Opérateur Économique Agréé. Dans ce cadre de facilitations, on peut citer notamment les régimes douaniers économiques conçus pour répondre d'une façon efficace aux besoins des opérateurs économiques (exportateurs, importateurs).

Ce chapitre va nous donner un aperçu global sur les facilitations et les simplifications douanières.

1. Les principales facilitations et simplifications douanières

L'Algérie a été partie prenante des accords internationaux relatifs aux facilitations douanières. Elle l'a prouvé de façon probante en adhérant aux multiples conventions ratifiées dans ce domaine. Pour honorer pleinement ses engagements, L'Algérie n'a eu de cesse de moderniser et développer son administration douanière afin qu'elle réponde aux impératifs imposés par le contexte international. À ce titre, l'administration des douanes a mis en place certaines mesures de facilitations relatives à l'introduction de nouvelles formes de

déclarations en douane, l'introduction des techniques informatiques en instaurant un système d'information et de gestion automatisée des douanes (SIGAD), ainsi que l'avènement de statut d'opérateur économique agréé.

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

1.1. Les procédures simplifiées de dédouanement

Aux procédures de droit commun fixant l'organisation des opérations de dédouanement, est venue progressivement s'ajouter une diversité de procédures simplifiées, qui ont pour objectif d'atténuer le formalisme de la réglementation douanière et une réduction des délais.

Donc, les entreprises peuvent bénéficier de ces formalités de dédouanement allégées qui sont :

1.1.1 La procédure de déclaration simplifiée (PDS)

Cette procédure permet de disposer de la marchandise dans les meilleurs délais sans attendre que la totalité des formalités douanières soit accomplie. Les déclarants déposent une déclaration incomplète DSI (déclaration simplifiée à l'import) à l'import, DES (déclaration simplifiée à l'export) à l'export. Ils régularisent par une déclaration complémentaire globale (DCG).

Les opérateurs ont également la possibilité de fournir les informations nécessaires aux douanes avant l'arrivée de la marchandise et accélèrent ainsi les éventuels contrôles. Les déclarations anticipées peuvent être transmises par informatique ou télétransmission (DSAI « déclaration simplifiée anticipée à l'import », DSAE « déclaration simplifiée anticipée à l'export »)¹⁰³.

1.1.2. La procédure de dédouanement à domicile (PDD)

Elle permet de réaliser les opérations de dédouanement dans les locaux de l'entreprise 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, sans information préalable du service des douanes, et se déroule comme suit :

- A l'importation, elle permet le placement sous le régime d'importation des marchandises dans les locaux de l'intéressé ou dans d'autres lieux désignés ou agréés par les autorités douanières;

¹⁰³ LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, *gestion des opérations...*, op.cit., p 79.

- A l'exportation, elle permet d'accorder à l'exportateur qui désire effectuer les formalités d'exportation dans ses propres locaux dans d'autres lieux désignés ou agréés par les autorités douanières¹⁰⁴.

1.1.3 La procédure de dédouanement à domicile à domiciliation unique (PDU)

Elle est responsable de la centralisation des formalités de la gestion des différentes opérations tel que : liquidation douanière, gestion et demande de contingents tarifaire notamment¹⁰⁵.

Dans le cadre de la PDD, les entreprises qui réalisent des opérations douanières sur le territoire national et à partir de différents sites, peuvent demander le bénéfice d'une domiciliation unique(PDU).

1.1.4 La procédure de dédouanement express (PDE)

La PDE permet le dédouanement des envois express réalisés en particulier par les sociétés de fret express. Elle met en œuvre les possibilités de l'EDI (échange de données informatisées) notamment à l'importation. Elle peut se faire en mode manuel ou informatisé (exploitation par la douane des données numériques de l'entreprise)¹⁰⁶.

1.2. Les procédures simplifiées de la déclaration

On peut compter trois sortes de déclarations :

1.2.1. La déclaration simplifiée

Conformément à l'article 82 du CD (code des douanes), la déclaration en détail peut être remplacée par une déclaration simplifiée. Cette dernière permet non seulement un gain de temps mais aussi une réduction des couts puisqu'il n'est pas nécessaire de faire appel à un commissionnaire en douane comme dans le cas d'une déclaration en détail.

Les opérations susceptibles de bénéficier de la souscription d'une déclaration simplifiée, conformément à la décision n° 12 du 03 février 1999 prises en application des dispositions de l'article 82 alinéa (02) du code des douanes.

Pour bénéficier de la facilité, l'opérateur doit satisfaire aux exigences minimales de garanties financières (souscrire un crédit d'enlèvement) et de moralité douanière et fiscale.

¹⁰⁴ HOUNAS Mokrane, REZGUI Souhila, « Les leviers de l'optimisation de la chaîne logistique internationale dans le cadre du transport routier. Cas de l'entreprise NUMILOG « groupe CEVITAL de Bouira » », mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention de diplôme de master en Finance et Commerce International, à UMMTO, 2018, p53.

¹⁰⁵ KSOURI Idir : « *Les techniques douanières et fiscales* » Berti Edition, Alger, 2010.p196.

¹⁰⁶ LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, *gestion des opérations...*, op.cit., p 80.

1.2.2. La déclaration anticipée

Pour accélérer les formalités de dédouanement le déclarant peut fournir la déclaration d'une manière anticipée avant l'arrivée de la marchandise¹⁰⁷; c'est-à-dire que le déclarant peut préparer à l'avance sa déclaration, ce qui permet au même temps au service des douanes d'entamer le contrôle sur le document. Ce type de déclaration est généralement accordé aux marchandises périssables, dangereuses ou encombrantes, cette déclaration doit être rectifiée au plus tard, au moment où il est justifié de l'arrivée de la marchandise.

1.2.3. La déclaration provisoire

Conformément à l'article 86 du code des douanes, lorsque le déclarant ne peut disposer, pour des raisons valables, de tous les renseignements ou documents nécessaires à l'établissement d'une déclaration en détail, l'administration des douanes peut l'autoriser à déposer une « déclaration provisoire » comportant un engagement de compléter ultérieurement cette déclaration ou de produire les documents manquant dans les délais fixés par les services douaniers. Dans ce cas, la déclaration complémentaire constitue un acte unique et indivisible avec la déclaration provisoire et prennent effet à la date d'enregistrement de la déclaration initiale.

1.3. Les facilitations de la procédure informatisée de dédouanement

En raison de l'accroissement du volume des échanges internationaux, l'administration des douanes parvenait de plus en plus difficilement à suivre le rythme des opérations douanières avec ses méthodes traditionnelles d'intervention. C'est pourquoi la D.G.D s'est dotée d'un système informatisé tendant à accélérer le dédouanement des marchandises par le traitement informatisé des déclarations en douane et effacer ainsi le facteur « temps » comme source de retard dans les transactions commerciales.

1.3.1. Présentation et objectifs du système d'information et de gestion automatisée des douanes (SIGAD)

Mis en place en octobre 1995, le SIGAD comporte un ordinateur central, qui conserve en mémoire tous les éléments de la réglementation douanière, et des postes installés dans les bureaux des douanes et les locaux de certains transitaires ayant signé une convention avec la douane. Ce système répond à de multiples objectifs dont :

- La refonte du système d'information des Douanes afin de répondre aux exigences d'une économie de marché qui impose des approches et des règles de fonctionnement aptes à répondre à la transparence et à la performance ;

¹⁰⁷ Article 86 bis du CDA.

- La maîtrise du processus de dédouanement à travers les différentes étapes prévues à cet effet;
- Le contrôle efficace, l'uniformisation, la fiabilité, la célérité et la transparence dans l'application de la réglementation sur tout le territoire national ;
- La maîtrise du mouvement des marchandises au niveau des zones portuaires et aéroportuaires ;
- La disponibilité permanente et en temps opportun des statistiques sur le commerce extérieur ;
- 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 ;
- La mise en œuvre d'une politique de formation cohérente, capable de préserver la continuité du service public mais aussi d'apporter une valeur ajoutée professionnelle à même de garantir l'exercice effectif des prérogatives de puissance en matière de contrôle du commerce extérieur.

1.3.2. Étendu du réseau SIGAD

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

1.3.2.1. Les bureaux des douanes connectés au système :

Parce que le territoire national est trop large et les bureaux sont très éloignés du centre de décision central ou régional, l'administration des douanes s'est trouvée dans l'obligation d'étendre son réseau afin de connecter tous les services des douanes.

Les principaux bureaux des douanes connectés au système informatique de gestion automatisée des douanes, sont les suivants :

- Les ports : Alger, Oran, Annaba, Skikda, Bejaia, Arzew, Mostaganem et Ghazaouet ;
- Les aéroports : Alger (Houari Boumediene) et Oran (Ahmed Benbella) ;
- Les principaux postes frontaliers de l'Est : El-Ayoun (Wilaya d'El-Tarf), El-Hadada (Wilaya de Souk-Ahras) et Bouchebka (Wilaya de Tébessa) ;
- Les principaux bureaux frontaliers de l'Ouest : Akid Lotfi (Wilaya de Tlemcen) ;
- Les bureaux intérieurs : Alger-Extérieur-Ouest et le bureau de Hassi Messaoud.

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

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

- **Les consignataires** : Les principaux consignataires sont : GEMA, NASHCO, SHICO, CALTRAM, ENTMV, TOUTSHIPPING, MTA, CITRA, SUDCARGO, MORY, CORAFA, SECOM, SECAM, MSCA, GSA, CMA, AMS...etc.
- **Les concessionnaires** : Il s'agit de : DEUGEOT, HYUNDAI, NISSAN, CAREX, KIA MOTORS, THIA AUTO, DAEWOO, AUTO, ELESECOM, JALCO, ESPACE VOITURE, RENAULT Algérie...
- **Les sociétés nationales** : Sont: SONATRACH, SONELGAZ, AIR ALGERIE, SNTA, ENAGEO, SAIDAL ;
- **Entreprises import/export** : Il s'agit de: MUSKATEN, LPA, IMC, LAD-PHARM, BIOPHARM ;
- **Les institutions nationales** : Ministère de la Défense Nationale (MDN), Direction Générale de la Sûreté Nationale (DGSN) et la Gendarmerie National...
- **Les commissionnaires en douane** : EUROAFR, Union Shipping, universel transit.

Ce qui est remarquable dans cette description de l'étendu du réseau SIGAD, c'est son étroitesse et le nombre très limité des intervenants qui y sont reliés. Le nombre d'intervenants qui sont connectés à ce système, est très insuffisant pour une administration douanière qui vient de confronter un milieu en pleine mutation.

Et si nous faisons une petite comparaison avec autres pays – la France par exemple- avec 2000 intervenants connectés à son système (SOFI « Système d'Ordinateur pour le Fret International »), nous découvrirons que nous sommes très en retard.

1.3.3. Les composantes du SIGAD

Le système informatique de gestion automatisée des douanes (SIGAD) toujours en évolution comprend :

- Le tarif intégré, c'est-à-dire le système harmonisé universel de codification et de désignation des marchandises ainsi que les droits et taxes applicables, les avantages fiscaux, la réglementation applicable, les formalités administratives particulières relatives notamment aux normes de commercialisation et au contrôle aux frontières (sanitaire, phytosanitaire et de qualité.) ;

- Tous les régimes fiscaux (droit commun, ANDI, ANSEJ, la loi minière, hydrocarbures...);
 - Les codes des douanes et ses textes d'application ;
 - Le fichier des valeurs fourchette ;
 - Le système des opérations de dédouanement des marchandises à l'importation ou à l'exportation (automatisation des procédures : du manifeste à la sortie des magasins et aires de dépôt temporaire) ;
 - Le système de gestion du recouvrement des droits et taxes ;
 - Le système de gestion du contentieux liés aux opérations commerciales ;
 - Le fichier des infracteurs ;
 - Le système de gestion des marchandises admises en dépôts ;
 - La gestion des régimes économiques (admission temporaire, entrepôts de douane, perfectionnement actif, transit intérieur.) ;
 - Le fichier des opérateurs ;
 - Le système statistique de commerce extérieur ;
 - Le contrôle interne (délai de chaque procédure, cotation automatique des inspecteurs-vérificateurs et rédaction des certificats de visite, comportement des consignataires, des commissionnaires en douane et des inspecteurs vérificateurs.).

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

Le SIGAD est alimenté quotidiennement par les informations contenues dans les manifestes saisis, les déclarations validées, des observations des inspecteurs liquidateurs et des receveurs, et les informations sur toutes les affaires contentieuses constatées. Là, sont des informations brutes contenues dans plusieurs champs, mais qui vont constituer la matière première à d'autres applications où les informations sont structurées selon les besoins exprimés par les services auxquelles elles sont destinées.

1.3.4. Le fonctionnement du SIGAD

Pour pouvoir accéder au SIGAD, l'administration des douanes attribue un code d'accès et un mot de passe personnel pour les déclarants ayant signés une convention avec elle.

Le SIGAD prend en charge les manifestes et les déclarations en douane.

Pour le manifeste, après sa saisie par le consignataire en introduisant dans le système toutes les informations qui permettent l'identification des conteneurs et leur contenu, le

SIGAD procède automatiquement à la comparaison entre les marchandises introduites au magasin et les marchandises manifestées. En cas de déficit ou d'excédent, le système le signale et établit le bulletin différentiel.

Pour les déclarations, le SIGAD assure leur traitement en temps réel : contrôle de la recevabilité, liquidation des droits et taxes exigibles par référence au tarif enregistré dans la mémoire de l'ordinateur central, information des déclarants et des services douaniers concernés quant aux documents exigibles et qui doivent être annexés à la déclaration, sélection des déclarations admises en circuit de contrôle (rouge ou orange) ou en circuit d'admission pour conforme (circuit vert), etc.

Le système offre au déclarant au moment de la saisie des énonciations de la déclaration trois possibilités: leur validation, leur annulation ou leur stockage en mémoire pendant vingt-quatre (24) heures aux fins de rectification ou de complément.

En cas de validation, la responsabilité du déclarant se trouve dès lors engagée car sur le plan juridique la validation a la même valeur qu'une signature, le déclarant est sensé avoir pris connaissance des éléments déclarés ainsi que des conséquences qui peuvent en découler.

En effet, la validation de la déclaration entraîne son enregistrement, son affectation à un inspecteur vérificateur et son édition. Une fois éditée, la déclaration doit être signée par le déclarant, annexée des documents exigibles et déposée dans le bureau des douanes compétent (IPS) dans un délai ne dépassant pas les 24 heures sous peine de refus d'accès au SIGAD.

A cet effet, l'inspecteur principal aux sections (IPS) établit quotidiennement un état des déclarations validées et non déposées dans les délais, afin d'en interdire l'accès au SIGAD, aux contrevenants.

En conclusion, on peut dire que le système d'information et de gestion automatisée des douanes a constitué une étape très importante dans le développement de l'action douanière, sa mise en place a pu offrir une transparence des modes de gestion, une simplification des procédures et la réduction de leurs délais. Néanmoins, la sphère de son utilisation demeure limitée du moment où il n'est opérationnel que pour quelques volets : le dédouanement et les statistiques.

Ainsi, l'ambition escomptée du SIGAD de devenir un véritable système d'information interservices se trouve freinée¹⁰⁸.

¹⁰⁸ http://www.douane.gov.dz/pdf/manuel_sigad.pdf, consulté le, 30/07/2020.

1.4. Le circuit vert

Dès le dépôt de la déclaration, le SIGAD l'examine et la classe automatiquement dans le circuit vert, orange ou rouge et ce, selon le degré du risque de fraude encouru.

Si une vérification documentaire et physique des marchandises est obligatoire pour les déclarations classées dans le circuit rouge, et un contrôle documentaire est indispensable pour celles qui sont classées dans le circuit orange, les déclarations classées dans le circuit vert sont admises sans procéder à ces vérifications.

C'est une procédure qui permet de disposer directement de ses marchandises dès le dépôt de la déclaration en douane, le contrôle des documents et la vérification des marchandises devant se faire à posteriori. Cette procédure est réservée aux opérateurs économiques (notamment les producteurs et les industriels) qui remplissent certaines conditions qui sont :

- Être producteur, investisseur ou un exportateur ;
- Souscrire une soumission générale cautionnée de crédit d'enlèvement ;
- Tenir une comptabilité au réel pour un éventuel contrôle à posteriori ;
- Et jouir d'une moralité fiscale (une bonne réputation).

Cette procédure est conçue sur la base de critères de sélection établis par la douane et tirés de la technique moderne de gestion de risques.

1.4.1. Les avantages du circuit vert

- La concentration des ressources humaines et matérielles pour mieux contrôler les opérations à risques ;
- Faciliter la fluidité des opérations du commerce extérieur.

1.4.2. Modalité pratique

Les opérateurs remplissant les conditions doivent se rapprocher des services douaniers du ressort duquel ils ont un compte auprès du receveur des douanes compétent pour fournir leur identification exacte (raison sociale, adresse, identifiant fiscal...).

Au niveau du bureau de rattachement, les opérateurs éligibles au circuit vert peuvent, dès enregistrement et validation de leurs déclarations, disposer directement de leurs marchandises. Cependant, certaines marchandises soumises à des formalités particulières ne peuvent être enlevées que sur présentation des autorisations et certificats exigibles.

L'administration dispose en outre, le droit d'effectuer de manière aléatoire des contrôles périodiques inopinés sur des opérations bénéficiant à priori de la procédure du circuit vert.

Cette procédure a été accueillie avec grande satisfaction par les opérateurs économiques car elle leur a permis de réduire considérablement les charges et coûts liées à l'importation de leurs marchandises.

Ce mécanisme repose sur l'adoption de la technique de gestion des risques pour la rationalisation des contrôles douaniers et consiste à passer outre la vérification physique des marchandises.

Cela s'inscrit dans le cadre du principe « contrôler moins pour mieux contrôler »¹⁰⁹.

1.5. Facilités de paiement des droits et taxes

L'administration des douanes a accepté pour le paiement des droits et taxes ; sous certaines conditions des obligations cautionnées par une institution financière nationale à quatre mois d'échéance lorsque la somme à payer après chaque décompte dépasse cinq mille Dinard (5000 DA) et le bénéficiaire de cette facilitation a intérêt de payer une remise d'un tiers pour cent¹¹⁰.

1.6. Facilités à l'enlèvement des marchandises

Conformément à l'article 109 bis du CD, le receveur des douanes peut autoriser l'enlèvement des marchandises au fur et à mesure des vérifications et avant liquidation et acquittement des droits et taxes exigibles moyennant la souscription par le redevable d'une soumission annuelle cautionnée de crédit d'enlèvement portant engagement d'acquitter les droits et taxes dans un délai de (15) jours à compter de la date de l'autorisation d'enlèvement, de payer une remise spéciale d'un pour mille (1‰), et de verser à défaut de paiement dans les délais prescrits, un intérêt de retard.

L'article 110 du CD, quant à lui, autorise l'enlèvement des marchandises importées par les administrations publiques, les organismes publics, les collectivités locales ou les EPA (Etablissements Publics Administratifs) ou pour leur compte, avant le paiement des droits et taxes, à condition que l'importateur s'engage à payer les droits et taxes dans un délai n'excédant pas les trois (03) mois.

1.7. Dédouanement à distance

Sur la demande du déclarant et pour des raisons estimées valables par l'administration des douanes, les marchandises peuvent être visitées dans les locaux de l'intéressé¹¹¹.

Cette procédure permet aux opérateurs :

¹⁰⁹ HOCINI Hanane, « le statut d'opérateur économique agréé (OEA), état des lieux cas de la wilaya de Bejaïa », en vue de l'obtention de diplôme de master2 en Finance et Commerce International, université Abderrahmane MIRA, 2018, p 21-22.

¹¹⁰ Article 108 du code de douane (loi n°98-10 du 22 aout 1998).

¹¹¹ Article 94 du code de douane.

- Un gain de temps en évitant aux opérateurs économiques de se déplacer dans les bureaux de douane pour saisir leurs déclarations ;
- De pouvoir enregistrer leurs déclarations 24h/24 puisqu'ils sont reliés au système SIGAD qui fonctionne sans interruption ;
- D'être informés des dispositions tarifaires et/ou commerciales applicables.

Pour bénéficier de cette procédure, l'opérateur doit déposer une demande auprès du receveur des douanes territorialement compétent et remplir un certain nombre de conditions:

- Des garanties financières ;
- Une bonne moralité fiscale ;
- L'importance du volume de ses importations ou exportations ;
- La tenue des écritures comptables relatives aux opérations de commerce extérieur et leur communication à l'administration des douanes dans les plus brefs délais ;
- Disposer d'un crédit d'enlèvement pour garantir le paiement des droits et taxes exigibles¹¹².

1.8. Le permis d'examiner

Conformément à l'article 84 du CD, le déclarant ne disposant pas de tous les renseignements nécessaires à l'établissement de la déclaration en détail est autorisé à examiner les marchandises et prélever des échantillons. A cet effet, et avant toute ouverture des colis, il doit déposer auprès de l'inspecteur principal aux opérations commerciales (IPCOC) une déclaration de reconnaissance dite "permis d'examiner".

Le permis d'examiner doit être déposé en triple exemplaires et doit comporter notamment : le nom ou la raison sociale, l'adresse du déclarant et le numéro d'agrément , le lieu, la date et la signature, le numéro et la date d'enregistrement du permis, le lieu de séjour et la désignation commerciale des marchandises, le nombre, les marques et numéros des colis manifestés... etc.

L'opération (examen des marchandises et/ou prélèvement des échantillons) est menée en présence d'un agent des douanes qui doit veiller afin d'éviter toute manipulation de nature à modifier la présentation de la marchandise. Il inscrit, à la fin de l'opération, sur les trois exemplaires du permis d'examiner, selon le cas, l'une des mentions suivantes :

- Dans le cas d'examen: "**vu ouvrir et refermer les colis**" ;

¹¹² ZERAOUI Fatma, « le contrôle douanier dans le cadre des facilitations », mémoire de licence, ENA, 2007, p 12.

- Dans le cas d'un prélèvement d'échantillons: "**vu prélever les échantillons mentionnés ci-dessous**".

En fin, il est à souligner que le dépôt d'un permis d'examiner n'a aucun effet sur l'obligation de souscrire une déclaration ni d'ailleurs sur le délai de son dépôt (21 jours).

1.9. Les procédures de contrôles mixtes aux frontières des produits importés

Lorsque les marchandises doivent être soumises à un contrôle par d'autres autorités compétentes et que la douane prévoit également une vérification, cette dernière prend les dispositions utiles pour une intervention coordonnée et si, possible simultanée des contrôles¹¹³.

1.9.1. Les objectifs recherchés

Les objectifs consistent en la réduction des délais de séjours prolongés des marchandises dans les enceintes portuaires et aéroportuaires ainsi que les surcoûts engendrés par les multiples opérations de manutention de conteneurs.

1.9.2. Modalités d'exercice des contrôles mixtes

Les contrôles mixtes n'interviennent qu'après dépôt et enregistrement de la déclaration en détail par les services des douanes et suivant les modalités ci-après qui sont en fonction des circuits empruntés par cette dernière :

1.9.2.1. Déclaration en détail orientée vers le circuit vert

Les déclarations en détail orientées vers le circuit vert et celles souscrites par les opérateurs économiques agréés (OEA) ne font l'objet d'aucun contrôle à priori, ni documentaire, ni physique opérés tant par les services des douanes que les services du commerce. Il demeure toutefois entendu que les services du Ministère du Commerce exerceront un contrôle à posteriori dans le cadre du strict respect des missions qui leur sont dévolues. Ainsi que du contrôle à posteriori par les services des douanes.

1.9.2.2. Déclaration en détail orientée vers le circuit orange ou rouge

Préalablement à tout enregistrement par les services des douanes de la déclaration en détail, l'opérateur économique ou son représentant dûment habilité, doit, dès l'arrivée des marchandises ou même avant leur arrivée, déposer un dossier d'importation auprès de l'Inspection aux frontières concernée¹¹⁴, qui comprend entre autres documents la déclaration

¹¹³ La norme transitoire 3.35 de l'annexe générale de la convention de KYOTO révisée.

¹¹⁴ Article 03 du décret exécutif N° 05-467 du 10 décembre 2005 fixant les conditions et les modalités de contrôle aux frontières de la conformité des produits importés.

d'importation du produit (modèle DIP¹¹⁵) fixant les spécimens et le contenu des documents relatifs au contrôle aux frontières de la conformité des produits importés.

La déclaration en douane souscrite dans ce cadre doit comporter une copie de la déclaration d'importation du produit (modèle DIP) revêtue de l'accusé de réception de l'Inspection aux frontières et éventuellement de l'autorisation d'admission du produit (modèle AAP) dans le cas d'un contrôle documentaire effectué par les services de l'Inspection aux frontières relevant du Ministère du Commerce.

Après examen documentaire de la déclaration en détail suivi de la prise de la décision de vérification physique par les services des douanes, laquelle doit intervenir dans le délai n'excédent pas quarante-huit (48) heures, le commissionnaire en douanes doit, dans ce délai prescrit (48 heures), programmer la date de visite en coordination avec l'exploitant de l'aire de dédouanement (entreprise portuaire, port sec ou autre zone sous douanes) et en informer l'ensemble des services concernés de la date retenue pour la visite physique.

En cas d'absence de l'un des membres des services du commerce et des douanes, le service concerné doit obligatoirement procéder à son remplacement sans changer en aucun cas le programme de visite.

En cas d'autorisation d'admission, accordée, le commissionnaire en douane muni de son autorisation, se présente aux services des douanes pour se faire délivrer et obtenir le bon à enlever.

En cas de décision de refus d'admission, les services du commerce informent les services des douanes qui peuvent, sur demande formulée par le commissionnaire en douane, procéder à l'annulation de la déclaration en détail¹¹⁶.

1.10. La vente en consignation

La vente en consignation est une pratique commerciale qui consiste en l'expédition à l'étranger par un exportateur de marchandises à un agent (mandataire, consignataire, dépositaire, commissionnaire) qui se charge moyennant rémunération ou commission, de les vendre pour le compte de l'exportateur ; lequel demeure propriétaire jusqu'à ce que la vente soit réalisée. L'acte d'exporter est permis à tout opérateur économique sans aucune restriction. Sont éligibles à l'exportation dans ce cadre, toutes les marchandises autorisées à l'exportation, donc celles non soumises à une suspension, une interdiction ou à une restriction quantitative.

¹¹⁵ La forme est fixée par l'arrêté du 14 mai 2006

¹¹⁶ Article 89 bis du code de douane, la décision du 03 février 1999 et le circulaire d'application N° 643/DGD/SP/0100 du 12 juin 2007.

S'agissant de la réglementation des changes applicable, il convient de préciser que les exportations de biens sous le régime de la vente en consignation sont soumises à l'obligation de la domiciliation bancaire¹¹⁷.

1.10.1. Procédures de dédouanement

Pour le dédouanement, il faut passer par plusieurs procédures qui sont :

- **L'accord préalable** : La souscription des déclarations en douane concrétisant le dédouanement des marchandises exportées dans le cadre des ventes en consignation est subordonnée à l'octroi d'un accord préalable accordé par le chef de l'inspection divisionnaire du ressort duquel relève le bureau de dédouanement.

À cet effet, l'exportateur ou son commissionnaire en douane mandaté par ses soins formule une demande, appuyée:

- D'une copie du contrat de vente en consignation ;
- Une copie du titre justificatif de sa qualité d'opérateur économique.

L'accord en est accordé suite à un simple contrôle des documents présentés et de la régularité de l'opération en question.

- **Le traitement douanier des ventes en consignation** : La vente en consignation se concrétise au plan douanier par la souscription d'une déclaration d'exportation provisoire régularisée selon le cas par le dépôt d'une déclaration d'exportation complémentaire ou le dépôt d'une déclaration de réimportation, ou la combinaison des deux déclarations lorsqu'une partie de la marchandise exportée est vendue et l'autre partie est, soit réimportée soit avariée ou détruite à l'étranger.

*Les marchandises à exporter doivent être couvertes par une déclaration d'exportation provisoire reprenant une valeur en douane estimative, à titre tout à fait indicatif, la déclaration d'exportation provisoire doit être appuyée d'un engagement de souscription de déclaration complémentaire d'exportation ou de déclaration de réimportation, dans un délai maximum d'un (01) mois à partir de l'échéance du délai accordé.

•Un délai de trois (03) mois est accordé aux marchandises périssables, qu'il faut entendre comme celles dont la durée de péremption ne dépasse pas ce délai ;

•Un délai de six (6) mois prorogable une fois, de la même durée, est accordé aux autres marchandises. Cette prorogation est subordonnée à la présentation d'une demande motivée indiquant notamment l'intérêt économique à tirer d'une telle prorogation.

¹¹⁷ Article 56 de règlement 07-01 de la Banque d'Algérie, modifié et complété.

* L'exportateur est tenu de souscrire une déclaration d'exportation complémentaire pour les ventes réalisées par le mandataire.

* Pour les marchandises avariées qui seraient détruites, il est procédé à la souscription d'une déclaration complémentaire d'exportation définitive en dispense des formalités du contrôle des changes, accompagnée d'un procès-verbal de destruction des marchandises, établi par les services des douanes du pays de destination ou le cas échéant par un organisme habilité de l'État étranger concerné.

- **Suivi des rapatriements :** Le paiement du prix des exportations en consignation est exigible au fur et à mesure des ventes réalisées par le dépositaire ou le commissionnaire.

Les rapatriements doivent intervenir dans les délais réglementaires décomptés à partir de la date de vente (180 jours).

1.11. Le statut de l'opérateur économique agréé (OEA)

Le statut d'Opérateur Économique Agréé est un concept nouveau initié sous l'égide de l'OMD, il offre des facilitations des procédures de dédouanement aux entreprises importatrices dans le but de soutenir l'investissement et de fluidifier les relations douane-entreprise.

Ce statut accorde aux opérateurs économiques des facilitations pour le dédouanement de leurs marchandises à travers un traitement personnalisé des contrôles douaniers à posteriori. Il permet de réduire le nombre de contrôles physiques et documentaires ainsi qu'une rapidité et efficacité de traitement.

1.11.1. Rappel de la base légale et réglementaire

Pour concrétiser le statut d'OEA, l'administration des douanes algérienne a mené un vaste travail en interne, en adoptant un arsenal juridique national basé essentiellement sur :

- La loi n°79-07 du 21 juillet 1979 portant code des douanes, modifiée et complétée, notamment son article 89 ter ;

- Le décret présidentiel n° 2000-447 du 23/01/2000, portant ratification, avec réserve, du protocole d'amendement de la Convention Internationale de Kyoto relative à la Simplification et l'harmonisation des régimes douaniers ;

- Le décret exécutif n° 12-93 du 01 mars 2012 fixant les conditions et les modalités du bénéfice du statut d'opérateur économique agréé en douane ;

- Circulaire N°1194/DGD/SP/D012/15 du 30.07.2015 relative à la mise en œuvre du statut de l'opérateur économique agréé « OEA » abrogeant la Circulaire

N°1188/MF/DGD/SP/D012/12 du 09.07.2012 relative à la mise en œuvre du statut de l'opérateur économique agréé.

1.11.2. Les conditions d'éligibilité au statut d'OEA

Le bénéfice du statut d'OEA est ouvert à tout opérateur économique remplissant les conditions suivantes¹¹⁸ :

- L'opérateur doit être une personne physique ou morale, établie en Algérie, que ce soit une société de droit algérien ou une société étrangère ayant une installation stable en Algérie, exerçant des activités d'importation ou d'exportation et intervenant dans les domaines de la production de biens ou de services ;

- Il ne doit pas avoir d'antécédent graves et répétés relevés durant les trois dernières années écoulées, à son encontre, à l'encontre de ses représentants légaux, ses cadres dirigeant ou ses principaux associés, avec les administrations douanière, fiscale, du commerce, du travail et de la sécurité sociale et avec les autres institutions concernées par l'encadrement du commerce extérieur,

- Qui n'est pas en état de faillite, de liquidation, de cassation d'activité, de règlement judiciaire ou de concordat ;

- Justifiant d'une solvabilité financière durant les trois dernières années ;

- Effectuant des opérations de commerce extérieur d'une manière régulière, ayant enregistré au moins dix (10) opérations d'importation et/ou d'exportation par an, durant les trois dernières années ; cette condition peut être levée lorsqu'il s'agit d'opérateurs se livrant à des opérations réduites en nombre mais conséquentes en termes de quantité et/ou de valeur.

1.11.3. Procédure d'obtention de l'agrément d'OEA

Pour pouvoir obtenir l'agrément de l'OEA, il y a lieu de passer par plusieurs étapes qui sont :

1.11.3.1. Le dépôt de la demande

Pour bénéficier du statut d'opérateur économique agréé, l'opérateur, doit introduire une demande au niveau de l'inspection divisionnaire des douanes du ressort de laquelle dépend de son activité principale ou le lieu de son siège social¹¹⁹, et ce à l'appui des documents suivants :

- Copie des statuts pour les personnes morales ;

¹¹⁸ Article 2 du décret exécutif N° 12-93 du 01 mars 2012 fixant les conditions et les modalités du bénéfice du statut d'opérateur économique agréé en douane.

¹¹⁹ Article 04 du décret exécutif N° 12-93 du 01 mars 2012 fixant les conditions et les modalités du bénéfice du statut d'opérateur économique agréé en douane.

- Copie de l'extrait du registre de commerce ou du document tenant lieu (Le contrat pour les établissements stables) ;
- Copie de la carte d'immatriculation fiscale ;
- Le cahier des charges signé et le questionnaire dûment servi, qui est composé de 24 questions, il comporte des informations sur :
 - L'activité et le fonctionnement de l'entreprise ;
 - Le respect et la réglementation douanière ;
 - Conformité des systèmes comptables et logistiques ;
 - La solvabilité financière.
- Tout document nécessaire à l'audit qu'effectuent les agents des douanes ;

Le bureau d'ordre de l'inspection divisionnaire du lieu de dépôt de la demande, doit en accuser réception. Toutefois, l'opérateur peut transmettre sa demande accompagnée des documents suscités par voie électronique, aux adresses électroniques des chefs d'inspections divisionnaires des douanes, reprises sur le site web de la Direction Générale des Douanes¹²⁰.

1.11.3.2. L'étude de recevabilité de la demande

L'étude de la recevabilité de la demande d'agrément relève des services techniques de l'inspection divisionnaire ou, le cas échéant, de la cellule dédiée aux OEA 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 Directeur Régional, avec copie au chef de service régional des contrôles à posteriori pour engager l'opération d'audit.

Si la demande est jugée irrecevable dans la forme, un rejet motivé est notifié par le chef d'inspection divisionnaire au demandeur, dans un délai ne dépassant pas un (01) mois. À défaut, la demande est considérée 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 Régional¹²¹.

1.11.3.3. L'audit

Le service régional des contrôles à posteriori saisi, procède à une vérification en termes d'audit dans un délai maximal de six (06) mois. L'audit aura pour but d'établir l'éligibilité de

¹²⁰ www.douane.gov.dz, consulté le 02/08/2020.

¹²¹ Article 5 du décret exécutif N° 12-93 du 01 mars 2012 fixant les conditions et les modalités du bénéfice du statut d'opérateur économique agréé en douane.

l'entreprise à ce statut, et ce à travers la vérification de la pertinence des éléments d'information fournis dans le cahier des charges et la vérification des antécédents de l'opérateur. Pour les besoins de l'audit, l'administration des douanes peut exiger tout document, conformément à l'article 4 du décret exécutif n° 12-93.

Le chef du service régional des contrôles à posteriori informe les opérateurs ayant satisfait aux conditions de recevabilité prévues par le décret exécutif précité, de l'engagement de la procédure d'audit.

Des visites au niveau du siège social ainsi que des unités de production de l'opérateur sont alors, opérées par les services chargés des contrôles à posteriori, lesquels effectueront un audit en conformité avec le guide de l'audit établi à cet effet.

Dans le cas où l'opérateur dispose de plusieurs unités de production réparties dans plusieurs régions, l'opération d'audit est alors assurée par le chef de service régional en exercice à la direction régionale lieu du dépôt du dossier, en concertation avec les autres chefs de services des contrôles à posteriori concernés.

Pour les besoins de contrôle, les services des douanes chargés de l'audit peuvent si nécessaire demander le concours de toute personne ou organisme qualifié, pour accomplir la mission d'audit, et ce à la charge du demandeur du statut.

Le rapport d'audit, accompagné du dossier, doit être adressé par le chef de service régional des contrôles à posteriori au directeur régional à la circonscription, assorti de son avis. Ce dernier doit aussitôt transmettre le rapport ainsi que le dossier, assorti de son avis, à la direction de la législation, de la réglementation et des échanges commerciaux.

Sur la base du rapport d'audit et de l'avis du directeur régional, cette dernière établit une fiche signalétique reprenant les informations contenues dans le rapport d'audit ainsi que les avis des différents chefs hiérarchiques ayant eu à examiner le dossier.

La fiche signalétique ainsi que le dossier y afférent, sont soumis pour avis, aux membres du comité technique ad hoc, institué à cet effet au niveau de la Direction Générale des Douanes, et composé des directeurs centraux suivants ou de leurs représentants dûment désignés :

- De la législation, de la réglementation et des échanges commerciaux ;
- Du contentieux ;
- Des contrôles à posteriori ;
- De la fiscalité et du recouvrement ;
- Du renseignement douanier.

Les réunions du comité sont modérées par la direction de la législation, de la réglementation et des échanges commerciaux et sanctionnées par des procès verbaux. Ces derniers sont transmis au Directeur Général pour décision. Aussi, ce comité est habilité à émettre un avis sur les propositions de suspension, de retrait ou de rétablissement¹²².

1.11.3.4. Octroi du statut

Le statut d'opérateur économique agréé est accordé au demandeur, par décision du Directeur Général des Douanes.

La direction de la législation, de la réglementation et des échanges commerciaux transmet la décision au directeur régional des douanes concerné, lequel notifie à l'opérateur bénéficiaire la décision d'agrément avec un dépliant reprenant :

- L'ensemble des facilitations conférées par le statut ;
- La procédure de contrôle de l'opérateur ;
- Les dispositions relatives à la validité, la suspension et le retrait de l'agrément.

Au besoin, la notification des dits agréments peut être confiée par les directeurs régionaux aux chefs d'inspections divisionnaires. La décision doit faire l'objet d'une diffusion générale aux directions centrales techniques et aux directions régionales, et fera l'objet d'une publication au Bulletin Officiel des Douanes Algériennes (B.O.D.A). Une copie de la décision est transmise au Ministère du Commerce conformément à la procédure retenue avec ce dernier¹²³.

1.11.4. Facilitations accordées aux opérateurs économiques agréés « OEA » pour les opérations d'importation et d'exportation

Outre les facilitations déjà en vigueur, les opérateurs économiques agréés bénéficient de facilitations ci-après énumérées, en matière de procédures de dédouanement, de formalités administratives et de contrôle :

1.11.4.1. En Matière de procédures de dédouanement

1.11.4.1.1. Mesures communes à l'importation et à l'exportation

Ces facilitations s'articulent autour des points suivants :

- L'orientation des déclarations en douane, vers le circuit vert, qui permet l'enlèvement rapide des marchandises sans contrôle des documents et sans visite physique. Cette facilitation est accordée tant à l'importation qu'à l'exportation ;

¹²² Circulaire N° 1194/DGD/SP/D012/15 du 30 juillet 2015 relative à la mise en œuvre du statut de l'opérateur économique agréé « OEA ».

¹²³ Circulaire N° 1194, op.cit.

- La saisie des déclarations en douane à distance, avec octroi de l'abonnement au SIGAD par le Chef d'Inspection Divisionnaire des Douanes dont relève le siège social de l'opérateur;

- La dotation des OEA en imprimés des déclarations en douane ;
- La souscription par l'opérateur de la déclaration simplifiée de transit par route (D.S.T.R), pour les cas de transfert de marchandises en dehors de la circonscription régionale;
- La dispense de la pesée, y compris pour les cargaisons homogènes à enlever sous palans, sous réserve du traitement particulier réservé à ces dernières.

1.11.4.1.2. Mesures à l'exportation

- En cas de litige avec les services des douanes, ces derniers ne doivent pas bloquer la marchandise destinée à l'exportation ; cette dernière est alors exportée et le litige la concernant est traité après son exportation ;

Cette facilité est accordée pour les aspects pouvant être contrôlés à posteriori et ne peuvent s'étendre par exemple à la nature de la marchandise, si elle serait prohibée ou soumise à une formalité particulière préalable à l'exportation.

En cas de fort soupçon de fraude, l'autorisation de visite approfondie de la déclaration et/ou de la marchandise est du ressort du chef d'inspection divisionnaire des douanes ; cette vérification est effectuée dans la célérité la plus totale, par les services de l'inspection principale des brigades, de concert avec ceux chargés de la vérification ;

- Pour le bénéfice du régime douanier économique du réapprovisionnement en franchise, l'opérateur économique agréé peut introduire sa demande d'autorisation au niveau du bureau d'importation des intrants destinés au réapprovisionnement de sa production ;

- Les marchandises destinées à l'exportation, bénéficient de la priorité dans la mise à quai et dans la constatation du vu à l'embarquement¹²⁴.

1.11.4.2. En matière de formalités administratives

1.11.4.2.1. Mesures communes à l'importation et à l'exportation

Les facilitations en cette matière s'articulent autour des points suivants :

- La simplification du dossier de dédouanement avec la suppression de la production des documents ci-après : la copie du registre de commerce et la copie de la carte d'immatriculation fiscale ;

¹²⁴ Circulaire N° 1194/DGD/SP/D012/15 du 30 juillet 2015 relative à la mise en œuvre du statut de l'opérateur économique agréé « OEA ».

- La dispense de dépôt du mandat à chaque opération de dédouanement ; les opérateurs économiques agréés ne sont tenus de fournir le mandat qu'à la première opération, sauf cas de changement de commissionnaire en douane ;

- La dispense des autorisations préalables pour les opérations s'inscrivant dans le cadre des régimes douaniers économiques, sauf pour les cas prévus expressément par le code des douanes, cette dispense ne concerne pas les formalités administratives particulières.

- La dispense des autorisations, pour les demandes de mains levées de dépôt ;

- La dispense de l'autorisation de dédouaner pour le dédouanement des marchandises pour propres comptes ; l'agrément de l'opérateur économique agréé fait office ; la direction générale des douanes est informée par l'opérateur de son option pour déclarer pour son propre compte ;

- L'obligation de renseigner la déclaration des éléments de valeur (D.E.V) à chaque opération de dédouanement ne sera pas appliquée aux OEA qui effectuent des importations ou exportations sous couvert de contrats domiciliés. Ceux-ci ne seront tenus de fournir une D.E.V qu'à la première opération se rapportant au contrat concerné, à la condition que les termes de la transaction ne soient pas modifiés ;

- La reconduction automatique de la même durée, à chaque fois qu'un délai à observer est prévu dans une procédure douanière ;

- L'acceptation, pour le paiement des droits et taxes, de chèques non certifiés, le cas échéant près de sous caisses, dédiées aux OEA, créées au niveau des grands centres de dédouanement.

1.11.4.2.2. Mesures à l'exportation

La dispense de l'autorisation, pour les demandes de bénéfice de l'échange standard¹²⁵.

1.11.4.3 En matière de contrôle

- Pour le contrôle par scanner : en principe, les marchandises des opérateurs économiques agréés sont exclues du passage au scanner ; toutefois, ces dernières peuvent être soumises à ce contrôle sur la base d'un ciblage automatisé. Ce procédé est valable tant à l'importation qu'à l'exportation ;

- Lorsqu'une visite physique des marchandises est décidée ; cette dernière est effectuée en toute priorité, célérité et sur le site de l'opérateur ou sur un site de son choix ; la visite

¹²⁵ Circulaire N° 1194/DGD/SP/D012/15 du 30 juillet 2015 relative à la mise en œuvre du statut de l'opérateur économique agréé « OEA ».

physique ne peut être cumulée avec le passage au scanner, sauf si ce dernier a donné lieu à de fortes présomptions de fraude ;

- Pour le contrôle de conformité, la soumission des marchandises importées uniquement au contrôle documentaire, et ce en commun accord avec les services du Ministère du Commerce¹²⁶.

Le Nombre total des opérateurs économiques agréé «OEA» est de 431 (en 2018).

Tableau N° 24 : Évolution du nombre des OEA en Algérie :

2013	2014	2015	2016	2017	2018
110	69	52	89	59	52

Source : établis par nos soins d'après : Ministère des finances, Direction Générales des Douanes, le dispositif de l'opérateur économique agréé, novembre 2018.

2. Régimes douaniers économiques

Les exigences du développement économique et les besoins exprimés en matière de financement de l'investissement ont entraînés la nécessité d'une révision des objectifs des missions de l'administration des douanes.

Le code de douane contient plusieurs techniques et procédures pour répondre aux besoins des opérateurs économiques d'une façon générale. Dans ce cadre, on peut citer les régimes douaniers économiques.

Les régimes douaniers économiques (RDE) sont des procédures particulières de dédouanement conçues pour faciliter les échanges internationaux, adaptés à la variété des opérations auxquelles ils s'appliquent, ces derniers ne sont plus considérés sous le seul aspect de la suspension des droits et taxes, ils sont considérés comme de véritables procédures et techniques aptes à favoriser et relancer certains secteurs d'activité, tels que les secteurs du commerce, d'industrie et de transports¹²⁷.

2.1. Régimes douaniers économiques ayant pour fonction le stockage des marchandises importées ou exportées

Les régimes douaniers économiques ayant pour fonction le stockage des marchandises importées ou exportées résident dans les entrepôts de douane¹²⁸.

¹²⁶ Circulaire N° 1194/DGD/SP/D012/15 du 30 juillet 2015 relative à la mise en œuvre du statut de l'opérateur économique agréé « OEA ».

¹²⁷ Article 75 ter du CDA.

¹²⁸ KSOURI Idir, les techniques douanières et fiscales, Alger-Livres Éditions 2^{ème} éd, Alger, 2013, p 208.

« L'entrepôt des douanes est le régime douanier qui permet l'emmagasinage des marchandises sous contrôle douanier dans les locaux agréés par l'administration des douanes en suspension des droits et taxes et des mesures de prohibition à caractère économique »¹²⁹.

Il existe trois catégories d'entrepôts de douane :

- Entrepôt public ;
- Entrepôt privé ;
- Entrepôt industriel.

Les marchandises peuvent séjourner en entrepôt pendant un an, renouvelable une seule fois¹³⁰.

Les marchandises placées en entrepôt qui se trouvent détruites ou perdues, à cause d'une force majeure, ne sont pas soumises aux droits et taxes et pénalités prévus par le CDA¹³¹.

2.1.1. L'entrepôt public : (3302)

« L'entrepôt public est ouvert à tous les usagers pour l'entreposage des marchandises de toute nature à l'exception de celles qui sont exclues par application des dispositions de l'article 116 du présent code »¹³².

L'entrepôt public est dit spécial lorsqu'il est destiné au stockage des marchandises :

- Dont la présence dans l'entrepôt public présente des dangers ou est susceptible d'altérer la qualité des autres marchandises ;
- Dont la conservation exige des installations spéciales.

¹²⁹ Article 129 du CDA.

¹³⁰ Article 132-(mod.art 54 LF. 2015).

¹³¹ Art.137 ter.-(institué art 67 loi 17-04 du 16 février 2017).

¹³² Art 139 du CDA.

Tableau N° 25 : Les types de l'entrepôt public

	Responsable	Caution	Comptabilité matière	Durée de séjour	Procédures simplifiées
Type A	L'entreposeur	Partage entre entreposeur et entrepositaire	Obligatoire	Illimitée	Déclaration d'entrée simple
Type B	Chacun des entrepositaires	Éventuelle dispense	Non	Délai fixé si affectation d'un nouveau régime	Aucune
Type F	La douane	Non	Non	Illimité	Déclaration d'entrée simple

Source : établi par nos soins d'après : LASSARY, op.cit., p 184.

2.1.1.1. Bénéficiaires

L'entrepôt public est ouvert :

- À tout importateur ou exportateur résidant ou non sur le territoire douanier ;
- A toutes les marchandises importées ou exportées, à l'exclusion de celles visées aux articles 15 ter, 21, 22, 116 et 130 du code des douanes, c'est-à-dire les marchandises prohibées à titre absolu¹³³.

2.1.2. L'entrepôt privé : (3301)

Conformément à l'article 154 du CDA, l'entrepôt privé peut être accordé à toute personne physique ou morale pour son usage exclusif en vue d'y entreposer des marchandises en rapport avec son activité en attendant de leur assigner un autre régime douanier autorisé. L'entrepôt privé est dit spéciale lorsqu'il est destiné au stockage des marchandises dont la conservation exige des installations particulières.

Les cessions de marchandises en entrepôt privé ne sont autorisées que lorsque les cessionnaires bénéficient d'un avantage fiscal ou d'une suspension des droits et taxes.

¹³³ KSOURI Idir, op.cit., p 209.

Tableau N° 26 : Les types d'entrepôts privés

	Responsable	Caution	Comptabilité matière	Durée de séjour	Procédures simplifiées
Type C	Utilisateur	Oui	Obligatoire	Illimitée	Déclaration d'entrée simple
Type D	Utilisateur	Oui	Obligatoire	Illimitée	Déclaration d'entrée simple + MAC et LMP sans passage au bureau de douane
Type E	Utilisateur	Oui	obligatoire	Illimitée	Pas d'agrément préalable du local + déclaration d'entrée simple

MAC : mise à la consommation **MLP** : mise en libre pratique

Source : TEULE-MARTIN.C, *La Douane, Instrument de la stratégie internationale*, ECONOMICA, 1995, p51.

2.1.2.1. Bénéficiaires

À l'exclusion des marchandises visées aux articles 15 ter, 21, 22, 116 et 130 du code des douanes et des hydrocarbures liquides ou gazeux, ce régime est accordé à titre exclusif :

- A toute personne physique ou morale qui en fait la demande ;
- Aux marchandises en rapport avec l'activité exercée par le demandeur¹³⁴.

2.1.3. Avantages de l'entrepôt

Ce régime permet aussi de :

- Faire les achats en grande quantité de produit au meilleur moment et au moindre coût ;
- La sécurité des marchandises ;
- La mise à la consommation partielle des marchandises¹³⁵.

2.2. Les régimes douaniers économiques ayant pour fonction l'utilisation des marchandises importées ou exportées

¹³⁴ KSOURI Idir, op.cit., p 211-212.

¹³⁵ Ait ABDELLAH Mohand, (Enseignant à l'université de Bejaia), management des opérations douanières, cours professionnels, 2020, p 10.

Les régimes douaniers économiques ayant pour fonction l'utilisation des marchandises importées ou exportées sont l'admission temporaire de matériels pour l'emploi en l'état, l'admission temporaire pour foires et expositions et manifestations similaires et l'exportation temporaire des matériels pour emploi en l'état.

2.2.1. Admission temporaire de matériel pour emploi en l'état (7801)

Ce régime a pour finalité de permettre de recevoir dans le territoire douanier, temporairement, des marchandises étrangères en exonération des droits et taxes.

Selon le code de douane algérienne ce sont des matériels qui sont destinés à être utilisés temporairement pour la production, l'exécution des travaux ou de transport en trafic interne, peuvent ne bénéficier que d'une suspension partielle des droits et taxes.

Cette disposition est introduite dans le code de douane pour :

- Éviter aux entreprises nationales d'être concurrencées par des entreprises étrangères utilisant des matériels n'ayant pas supporté de droit et taxe ;
- Permettre la perception des droits et taxes en fonction des amortissements des matériels réalisés sur le territoire national.

2.2.1.1. Bénéficiaires

Ce régime est accordé :

- Aux importateurs établis ou résidants en dehors du territoire d'admission temporaire des matériels importés ;
- Aux entreprises étrangères intégrées dans des groupements d'entreprises de droit algérien devant réaliser des travaux ou prestations dans le cadre de contrats conclus avec des partenaires nationaux ;
- Aux opérateurs économiques algériens ayant importés dans le cadre du crédit-bail (leasing) des matériels en rapport avec leur activité ;
- Aux marchandises reprises sur un tableau dit « tableau des amortissements de matériels en admission temporaire ».

2.2.2. Admission temporaire pour foires, expositions et autres manifestations similaires (7803)

Ce régime est repris dans le code des douanes sous le vocable d'Admission temporaire avec réexportation en l'état.

Les marchandises destinées à être exposées dans une foire, exposition, congrès ou manifestation similaire sont admises sur le territoire douanier en suspension des droits et taxes

à l'importation et en dispense de formalités de contrôle du commerce extérieur et des changes à l'exception de celles qui sont frappées d'une prohibition.

2.2.2.1. Bénéficiaires

Ce régime est accordé :

- Aux opérations d'importation présentant des avantages sur les plans économiques, sociaux ou culturels et qui sont autorisées par la législation et la réglementation douanière ;
 - Aux matériels énumérés à l'article 2 de la décision N 4 du 3 février 1999, à savoir :
 - Le « matériel professionnel » ;
 - Les « marchandises importées dans le cadre d'une opération de production » ;
 - Les « conteneurs, palettes, emballages, échantillons et autres marchandises importées dans le cadre d'une opération commerciales pour essai ou démonstration » ;
 - Le « matériel scientifique et le matériel pédagogique » ;
 - Le « matériel de bien-être destiné aux gens de mer » ;
 - Les « matériels importés dans un but sportif » ;
 - Les « matériels de propagande touristique » ;
 - Les « matériels importés dans un but humanitaire » ;
 - Les « véhicules routiers commerciaux ».

2.2.3. Exportation temporaire de matériel pour emploi en l'état (3604)

L'exportation temporaire de matériel pour emploi en l'état est le régime douanier économique qui permet l'exportation temporaire, sans application des mesures de prohibitions à caractère économique et dans un but déterminé, de marchandises destinées à être réimportées dans un délai déterminé, sans avoir subi de modification, exception faite de leur dépréciation normale par suite de l'usage qui en est fait.

2.2.3.1. Bénéficiaires

Ce régime est accordé aux opérateurs économiques devant réaliser à l'étranger des prestations ou travaux dans le cadre de contrats conclus avec des partenaires étrangers.

2.2.4. Carnet ATA

Le carnet ATA est une formule simplifiée d'exportation temporaire dont la finalité est de permettre à certaines marchandises appelées à de fréquents déplacements ou ne présentant pas directement un caractère commercial, une circulation douanière aisée.

Le carnet ATA tire sa source d'une convention internationale du même nom, la Convention ATA.

2.2.4.1. Bénéficiaires

Conformément à l'article 180 du CDA, sont bénéficiaires d'un carnet ATA toute marchandise, à l'exclusion de celles exportées dans le cadre du perfectionnement passif, périssables ou consommables ou difficilement identifiables, le carnet ATA, dispensant l'importateur de fournir une caution, est susceptible d'être utilisé par les exportateurs dans le cadre de la quasi-totalité des conventions internationales relatives à l'admission temporaire, ratifiées par l'Algérie¹³⁶.

2.3. Régimes douaniers économiques ayant pour fonction la transformation des marchandises importées ou exportées

Ces régimes, ayant pour finalité de développer la compétitivité des entreprises de droit algérien tournées vers l'exportation.

2.3.1. Exportation temporaire pour perfectionnement passif (3601)

L'exportation temporaire, le régime douanier qui permet l'exportation temporaire, sans application des mesures de prohibitions de caractère économique et dans un but défini, de marchandises destinées à être réimportées, dans un délai déterminé.

2.3.1.1. Bénéficiaires

Ce régime est accordé ;

- Aux personnes physiques ou morales de droit algérien exerçant une activité industrielle, commerciale ou artisanale ;
- Aux marchandises de toute espèce, sous réserve qu'elles soient en libre circulation dans le territoire douanier et identifiable même dans les produits compensateurs¹³⁷.

2.3.2. Admission temporaire pour perfectionnement actif (7802)

Admission temporaire pour perfectionnement actif est le régime douanier industriel qui permet l'admission temporaire dans le territoire douanier, en suspension des droits et taxes, sans application des mesures de prohibition de caractère économique, de marchandises importées dans un but défini et destinées à être réexportées dans un délai déterminé après avoir subi une réparation, une ouvraison ou une transformation.

2.3.2.1. Bénéficiaires

Ce régime est accordé :

¹³⁶ KSOURI Idir, op.cit., p 213-228.

¹³⁷ KSOURI Idir, op.cit., p 230-231.

- Aux entreprises établies sur le territoire douanier qui mettent en œuvre elles-mêmes les marchandises importées ou dont une partie des opérations est effectuée, sous certaines conditions, par une autre personne ;
- Aux matières premières, semi-produits, composants, produit de réaction chimique et aux emballages de conditionnement¹³⁸.

2.3.3. Réapprovisionnement en franchise (1007)

Le régime de réapprovisionnement en franchise, « est le régime douanier industriel qui permet d'importer, en franchise des droits et taxes à l'importation, des marchandises équivalentes par leur espèce, leur quantité et leurs caractéristiques techniques à celles qui, prises sur le marché intérieur, ont été utilisées pour obtenir des produits compensateurs préalablement exportés à titre définitif »¹³⁹.

L'objectif de ce régime est de permettre aux entreprises de répondre plus rapidement et favorablement, à des commandes à l'exportation, en utilisant pour la fabrication de leurs produits, des marchandises dédouanées pour la consommation intérieure.

2.3.3.1. Bénéficiaires

Ce régime est accordé :

- Aux fabricants, exportateurs et propriétaires des produits exportés, établis sur le territoire douanier ;
- Aux matières premières, aux produits semi-finis, aux parties et pièces détachées équivalentes à celles qui, sans avoir été transformés, ont été néanmoins incorporées dans les produits exportés et aux autres marchandises, tels que catalyseurs, accélérateurs ou ralentisseurs, à l'exclusion des éléments ne jouant qu'un rôle subsidiaire dans la fabrication (ex. lubrifiants)¹⁴⁰.

2.3.4. Entrepôt industriel (3303)

« L'entrepôt industriel est un établissement placé sous le contrôle de la douane, où les entreprises sont autorisées à procéder à la mise en œuvre de marchandises destinées à la production pour l'exportation, en suspension des droits et taxes dus »¹⁴¹.

Ce régime présente un double intérêt¹⁴² :

¹³⁸ KSOURI Idir, op.cit., p 233-234.

¹³⁹ Article 186 du CDA.

¹⁴⁰ KSOURI Idir, op.cit., p 236.

¹⁴¹ Article 160 du CDA.

¹⁴² KSOURI Idir, op.cit., p 237.

- Le premier intérêt, appelé **intérêt administratif**, c'est-à-dire, l'entrepôt industriel a deux fonctions, une fonction de stockage et une fonction de transformation ;
- Le deuxième intérêt, dit **intérêt économique**, consiste dans le fait que l'entrepôt industriel permet à son utilisateur, de bénéficier de la suspension des droits et taxes à l'importation.

2.3.4.1. Bénéficiaires

Ce régime est accordé aux entreprises ayant pénétré le marché extérieur et qui importent régulièrement d'importantes quantités de marchandises destinées à la production pour l'exportation¹⁴³.

2.3.5. Transformation des marchandises destinées à la mise à la consommation

La transformation des marchandises destinées à la mise à la consommation, est « *le régime douanier en application duquel les marchandises importées peuvent subir, sous le contrôle de la douane, avant la mise à la consommation, une transformation ou une ouvraison ayant pour effet que le montant des droits et taxes à l'importation applicable aux produits obtenus, est inférieur à celui qui serait applicable aux marchandises importées* »¹⁴⁴.

2.3.5.1. Bénéficiaires

Le bénéfice du régime de la transformation sous douanes n'est accordé que :

- Aux personnes qui sont établies sur le territoire douanier et qui transforment elles-mêmes ou font effectuer en partie pour leur propre compte, par un tiers, la transformation ;
- S'il est possible d'identifier dans les produits transformés les marchandises d'importation ;
- Si l'espèce ou l'état des marchandises au moment de leur placement sous le régime ne peut plus être économiquement rétabli après transformation ;
- S'il existe un différentiel sur le montant des droits et taxes entre le produit importé ou le produit obtenu ;
- Si le recours au régime ne peut pas avoir comme conséquence de détourner les effets des règles en matière d'origine et de restrictions quantitatives applicables aux marchandises importées ;
- Dans le cas où sont remplies les conditions nécessaires pour que le régime puisse contribuer à favoriser la création ou le maintien d'une activité de transformation de

¹⁴³ Idem, p 238.

¹⁴⁴ Article 196 ter du CDA.

marchandises dans le territoire douanier sans qu'il soit porté atteinte aux intérêts essentiels des producteurs locaux de marchandises similaires¹⁴⁵.

2.3.6. Le régime du drawback

C'est le régime qui permet, lors de l'exportation de marchandises, d'obtenir le remboursement total ou partiel de droits et taxes à l'importation, qui ont frappé soit ces marchandises, soit les produits contenus dans les marchandises exportées ou consommées au cours de leur production¹⁴⁶. Du fait, ce régime tirant sa source de la loi de finance pour 2013.

2.3.7. L'usine exercée

« Les marchandises placées sous le régime de l'usine exercée sont admises à l'entrée en suspension des droits et taxes et des restrictions à caractère économique et autres formalités administratives »¹⁴⁷.

Le régime douanier des usines exercées est réservé aux établissements et aux entreprises qui procèdent sous contrôle douanier :

- à l'extraction, la collecte et au transport des huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux, des gaz de pétrole et des hydrocarbures liquides ou gazeux ;
- Au traitement et au raffinage des huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux, de gaz de pétrole et des autres hydrocarbures gazeux pour obtenir des produits pétroliers et assimilés passibles de droits intérieurs de consommation et de toutes autres taxes ou redevances ;
 - À la liquéfaction des hydrocarbures gazeux ;
 - À la production de produits pétroliers et assimilés passibles de droits intérieurs de consommation et de toutes autres taxes ou redevances ;
 - À la production et la fabrication de produits chimiques et assimilés, dérivés du pétrole ;
 - À la fabrication connexe d'autres produits dont la liste est fixée par voie réglementaire ;
 - À la mise en œuvre ou à l'utilisation des marchandises qui bénéficient d'un régime douanier ou fiscal particulier.

Toutefois certaines marchandises dont la liste est fixée par voie réglementaire peuvent être soumises au paiement des droits de douane inscrits au tarif douanier.

¹⁴⁵ KSOURI Idir, op.cit. 240.

¹⁴⁶ Article 192 bis et 192 ter du CDA.

¹⁴⁷ Article 166 du CDA.

Ce régime a pour but de répondre efficacement aux différents besoins des opérateurs économiques. Il leur permet de retrouver le dynamisme utile à l'entreprise et de les rendre concurrentiels tant sur le plan national qu'à l'étranger. À ce titre, ils bénéficient de quelques avantages fiscaux.

2.4. Régimes douaniers économiques ayant pour fonction la circulation des marchandises importées ou exportées

Les régimes douaniers économiques ayant pour fonction la circulation des marchandises importées ou exportées sont susceptibles de rattachement à un concept cher aux intervenants dans la chaîne de commerce international, le transit.

« Le transit est le régime douanier sous lequel sont placées les marchandises transportées sous contrôle douanier d'un bureau de douane à un autre bureau de douane par voie terrestre ou aérienne en suspension des droits et taxes et des mesures de prohibition à caractère économique »¹⁴⁸.

C'est un régime de contrôle administratif sur l'acheminement des marchandises entre deux ou plusieurs pays, ou, entre deux localités d'un même pays lorsque ces marchandises sont sous douane, en contrepartie ces marchandises font l'objet d'une suspension des droits et taxes. Il sert à gagner du temps sur l'opération de transport en recrutant les attentes aux différents bureaux de douane, il évite les ruptures de charge et autoriser le dédouanement dans un bureau proche de l'entreprise¹⁴⁹.

2.4.1. Transit national et/ou ordinaire

- **Transit direct** : Le transit direct est le régime douanier qui permet aux marchandises étrangères qui sont expédiées directement d'un pays étranger (Tunisie) à un autre pays étranger (Maroc) de transiter par l'Algérie, sous couvert d'une déclaration de transit.

- **Transit vers l'intérieur** : Le transit vers l'intérieur est le régime douanier qui permet d'acheminer, sous le contrôle de la douane, des marchandises en provenance directe de l'étranger d'un bureau de douane appelé bureau d'entrée à un autre bureau de douane dénommé bureau intérieur ;

- **Transit vers l'extérieur** : Le transit vers l'extérieur est le régime douanier qui permet d'acheminer, sous le contrôle de la douane, des marchandises en partance directe à l'étranger d'un bureau de douane, dit bureau intérieur, à un autre bureau de douane, appelé bureau de sortie ;

¹⁴⁸ Article 125 du CDA.

¹⁴⁹ PAVEAU.V, DUPHIL, avec la collaboration de BARELIER.A, DUBOIN.G, GERVAIS.F, PAVEAU « exporter, pratique du commerce international », Edition Foucher, 2013, p 222.

- **Transit intérieur :** Le transit intérieur est le régime douanier qui est réservé aux transports sous douane, même avec emprunt de la mer ou d'un territoire étranger, de marchandises produites sur le territoire douanier, ainsi que celles qui ont été régulièrement dédouanées¹⁵⁰.

2.4.1.1. Bénéficiaires

Le transit national s'applique aussi bien aux marchandises algériennes qu'aux marchandises étrangères sous sujétion douanière que l'on désire acheminer d'un endroit du territoire douanier à un autre endroit du même territoire, même avec emprunt de la mer ou d'un territoire étranger¹⁵¹.

2.4.1.2. Procédure

- **Le transit par route, procédure normale :** Il peut être assigné aux marchandises importées ou à exporter après le dépôt d'une déclaration de transit, qui doit être assignée par le commissionnaire en douane ; et assortie d'un engagement cautionné et accompagné des documents obligatoires.

Les marchandises déclarées pour l'exportation ou la réexportation dans un bureau de douane intérieure sont acheminées vers le bureau de douane de sortie sous couvert de la déclaration d'exportation ou de réexportation¹⁵².

- **Transit par route, procédure simplifiée :** Il peut être assigné aux marchandises importées ou à exporter moyennant le dépôt d'une déclaration simplifiée de transit, accompagnée des documents obligatoires, la soumission générale cautionnée, la facture commerciale, la déclaration en détail établie par l'expéditeur, le titre de transport.

Lorsque la déclaration déposée vise le transfert des marchandises vers MADT (Magasin et Aire de Dépôt Temporaire), il n'est pas exigé d'autorisation de bureau de destination, ni de soumission générale, le transfert des marchandises vers ces zones se fait obligatoirement sous escorte douanière qui est assuré par le bureau de douane de départ¹⁵³.

- **Le transit par fer :** Il peut être assigné aux marchandises moyennant le dépôt d'une déclaration simplifiée de transit, code DSTF, non cautionnée et accompagnée des documents nécessaires pour la douane.

¹⁵⁰ KSOURI Idir, op.cit., p 244-245.

¹⁵¹ Idem, p 245.

¹⁵² Décision N° 7 du 03 février 1999 fixant les modalités d'application de l'article 124 du CDA.

¹⁵³ KSOURI Idir, op.cit., 246.

Sauf autorisation de la douane, la SNTF doit établir une Déclaration Simplifiée de Transit par Fer, code DSTF et une lettre de voiture pour chaque wagon¹⁵⁴.

- **Le transit douanier par air :** Il est assigné aux marchandises après le dépôt d'une déclaration simplifiée de transit, non cautionnée et accompagnée des documents nécessaires pour la douane, qui peut être remplacée par le dépôt d'une déclaration sommaire établie conformément au modèle fixé par la convention de Varsovie du 29 octobre 1929, modifiée par le protocole de la Haye du 28 septembre 1955, relative à l'aviation civile.

Le transit national ne se limite pas à l'établissement et au dépôt de la déclaration de transit, il implique à la charge des bénéficiaires et des services des douanes d'autres obligations : l'examen de déclaration de transit au bureau de départ pour s'assurer que cette dernière est recevable en la forme avant de procéder à son enregistrement, la vérification physique et la représentation des marchandises au bureau de douane de destination, l'apurement de la déclaration de transit¹⁵⁵.

2.4.2. Transit international

Le transit international peut être défini comme l'ensemble des formes et des types de transit qui le constituent.

2.4.2.1. Le transit international par route (TIR)

La convention de Genève du TIR réalisé le 14/03/1975 dans le but d'accélérer l'acheminement par route des marchandises ; la réduction et l'harmonisation des formalités douanière aux frontières.

Ce régime est applicable pour tous les transports routiers effectués sans rupture de charge à travers une ou plusieurs frontières. La déclaration de transit est effectuée au bureau de départ dans le carnet TIR. Il matérialise une caution, au nom des associations professionnelles qui le publient, valable à l'égard de toutes les administrations douanières qui se situent sur le trajet routier et qui ont adhéré à la convention. Chaque voyage et chaque véhicule est couvert par un seul carnet TIR comprenant autant de feuillets que de pays traversés, de points de chargement et de déchargement. Pour la douane, la garantie physique repose sur l'agrément des véhicules (camions, conteneurs). Il faut qu'une fois scellés, il soit impossible d'y pénétrer, d'en extraire

¹⁵⁴ Ibid.

¹⁵⁵ Idem, p 247-249.

ou d'y ajouter des marchandises. Cet agrément, valable deux ans, est matérialisé par les plaques TIR apposées à l'arrière des véhicules¹⁵⁶.

2.4.2.2. Le transit international par fer (TIF)

Le transit international par fer est déterminé par la convention de Berne 1924, qui a pour but de préciser les conditions d'utilisation de ce régime et les documents nécessaires pour couvrir ces transports, le TIF doit donner lieu à l'établissement d'une LVI (Lettre de Voiture Internationale).

Il s'agit d'une version simplifiée du régime TIR. Le transport est réalisé sous la responsabilité des compagnies ferroviaires. Les wagons sont donc dispensés de scellement et l'opération est exonérée de cautions¹⁵⁷.

❖ Les difficultés rencontrant les facilitations douanières

Selon le Doing Business 2013, le délai nécessaire au passage portuaire pour un chargement standard à l'import est de 27 jours et ce dû à la lenteur des procédures de dédouanement et autres raisons concernant le secteur portuaire, parmi ces raisons nous citons :

- Presque la totalité des marchandises font l'objet d'une visite physique et cette procédure peut durer plus de 48 heures conséquence de manque d'effectif des agents en douane, l'incompétence des fonctionnaires dans l'identification des marchandises et le manque des moyens de contrôle modernes ;
- Les fonctionnaires en douane ne maîtrisent pas parfaitement la réglementation douanière qui est en permanente évolution, une situation due à la mauvaise gestion des carrières ;
- Manque de coordination entre les intervenants au sein de la chaîne logistique pour une programmation antérieure des visites des marchandises ;

En outre, l'utilisation du SIGAD a démontré des imperfections en matière de ce qui suit :

- Son isolement : le SIGAD n'est pas connecté avec les autres secteurs intervenant dans le commerce extérieur (banques, les entreprises portuaires, assurances...) ;
- Manque d'une politique de formation de personnel qui leur permet d'améliorer et perfectionner leur niveau en matière de la maîtrise de la nouvelle technologie dans le but d'actualiser ce système ;
- Les opérateurs économiques ignorent l'utilité du SIGAD ;

¹⁵⁶ MOULELKAF Hassiba, OUKKAL Nabila, « la logistique internationale de transport et douane, cas de l'EPB », en vue de l'obtention du diplôme de master2, finance et commerce international, université Abderrahmane MIRA Bejaïa, 2013, p 66-67.

¹⁵⁷ KSOURI Idir, op.cit., p250.

- Manque d'une base de données concernant la réglementation douanière et les pannes répétitives sur le site.

Conclusion

De ce chapitre, nous avons pu noter que la douane joue un rôle primordial dans les échanges internationaux, dans la mesure où elle met en place non seulement des processus de traitement accélérés, mais également des contrôles efficaces qui garantissent la perception des recettes, la conformité aux législations nationales, ainsi que la sécurisation et la protection de la chaîne logistique.

Le niveau d'efficacité des régimes douaniers agit de manière non négligeable sur la compétitivité économique des nations, sur la croissance du commerce international et sur le développement des marchés mondiaux, ce qui fait apparaître le rôle de la douane en toute sa grandeur.

La situation en Algérie demeure peu favorable à l'exercice des échanges avec l'extérieur, et la relation qu'entretiennent les entreprises avec l'administration des douanes est beaucoup trop tendue pour permettre de réaliser un avancement.

Les facilitations accordées par l'administration des douanes ne changeront pas grand-chose tant qu'il n'y aura pas de coordination de l'activité des différents intervenants de la chaîne logistique.

Conclusion générale

Conclusion générale

Avec la mondialisation et la conjoncture économique actuelle, les défis pour les entreprises s'accroissent davantage afin de conserver leurs parts du marché et de réaliser des profits dans un environnement concurrentiel exigeant. Devant une telle situation, elles doivent être efficaces et répondre rapidement à une demande de plus en plus personnalisée et changeante. Pour ce faire, outre les impératifs associés à l'organisation interne des activités de production au sein des entreprises, la compétitivité et la réactivité de ces dernières passent inévitablement par la mise en place d'une logistique adéquate, capable d'accompagner leur développement aussi bien au niveau national, que dans leurs démarches vers la pénétration des marchés étrangers. Cette logistique repose, d'un côté, sur les ressources et les capacités des entreprises qui sont mises en œuvre, en amont, pour optimiser l'approvisionnement en intrants, et en aval pour écouler leur production de sorte à apporter ce qu'il faut, là où il faut, quand il faut et à des prix compétitifs. D'un autre côté, elle (la logistique) est également dépendante des aménagements spatiaux qui soutiennent les activités économiques et des règlements qui les encadrent, mais aussi des moyens et du degré de connectivité entre les différents acteurs du commerce international. Ainsi, après avoir été restreinte au management et aux stratégies des entreprises, la logistique est aujourd'hui au cœur des enjeux territoriaux. Compte tenu de son importance, notre présente recherche a été consacrée à l'examen des facilitations mises en place en Algérie, en vue d'une meilleure performance de la chaîne logistique qui structure les activités des opérateurs commerciaux à l'international.

Compte tenu de la complexité associée aux transactions internationales et afin de mieux insérer les entreprises dans le système commercial mondial et d'outre passer les obstacles entravant le déroulement des opérations du commerce extérieur, la communauté internationale a mis en place plusieurs textes juridiques et organismes pour harmoniser et faciliter les transactions et échanges internationaux et régir les règles servant à contrôler et à promouvoir le commerce mondial.

À ce titre, dans l'objectif d'intégrer le système économique mondial, et faciliter l'internationalisation de ses entreprises, l'Algérie a conclu plusieurs accords d'association au titre de l'accord avec l'union européenne et de celui de la grande zone arabe de libre-échange. De même, elle a ratifié plusieurs conventions relatives aux transports, promotion du commerce international (CKR, convention d'Istanbul, etc.), et a adhéré à plusieurs organismes internationaux (OMD, CNUCED...), à l'exception de l'OMC où elle est considérée comme

Conclusion générale

membre observateur. Ainsi, compte tenu de ce positionnement qui devrait ouvrir de nouvelles perspectives commerciales pour l'économie nationale, la première hypothèse de notre recherche est confirmée.

Néanmoins, afin de permettre aux opérateurs économiques de s'adapter à cette ouverture, de faire face à la concurrence, d'être compétitifs à l'international, et d'évoluer dans un environnement favorable, ces mesures législatives et institutionnelles sont accompagnées par d'autres mesures opérationnelles touchant les différents maillons de la chaîne logistique :

- Au niveau des institutions financières : le secteur bancaire, par la promulgation de différentes lois qui interdisent ou permettent d'utiliser un mode ou une technique de paiement ; les compagnies d'assurances en offrant une panoplie de polices d'assurance pour se couvrir contre les éventuels risques qui peuvent empêcher ou entraver la conclusion d'une transaction, ainsi que la création de la compagnie algérienne d'assurance et de garantie des exportations pour la promotion des exportations hors hydrocarbures. Cela dit, le circuit bancaire peut constituer une entrave à l'exercice des échanges internationaux, en raison de la lenteur et de la rigidité de la procédure documentaire et des coûts supplémentaires qu'elle occasionne aux opérateurs.

- En outre, l'Algérie a opté pour l'installation d'un réseau d'infrastructures logistiques, le réaménagement des ports et des aéroports et leur modernisation visant à augmenter leur capacité d'attraction des grands navires et avions cargo, ainsi que le bitumage et l'extension du réseau routier et ferroviaire, cependant les infrastructures algériennes restent vétustes ou dépassées. Et au regard de l'encadrement des activités de transport-transit, les lacunes se déclinent en l'absence d'une politique harmonisée visant une meilleure professionnalisation du secteur des transports routiers, en cohérence avec les autres modes de transport, et sur des bases internationalement reconnues (normes IRU), à cela s'ajoute la quasi inexistence de flux à l'export engendrant un retour à vide des conteneurs, donc une augmentation des tarifs de fret et, dans une moindre mesure, une faible productivité dans les ports algériens, ce qui engendre des surcoûts de la chaîne de transport et de logistique.

- De plus, vu que la douane est un maillon indispensable et incontournable dans la chaîne logistique, les facilitations mis en œuvre au sein de cette administration peuvent être qualifiées de nombreuses et portent essentiellement sur l'amélioration et l'assouplissement des procédures et des systèmes d'information douaniers dont, la déclaration unifiée depuis le 6 avril 1986 et un système d'information douanier automatisé dénommé SIGAD en 1995. Ce système a permis un traitement centralisé des statistiques du commerce extérieur.

Conclusion générale

En matière de simplification des formalités, une procédure de dédouanement automatique des marchandises a été introduite, avec la mise en place, au début des années 2000, d'un «circuit vert » conférant à certains opérateurs du commerce extérieur, le droit de procéder aux enlèvements immédiats des marchandises. Sa portée reste toutefois limitée, avec un taux de couverture d'ordre de 20% des marchandises. Le pourcentage des contrôles par le « circuit rouge » qui est l'opposé du « circuit vert » reste très élevé, soit 80% des transactions commerciales internationales.

Aussi, les régimes douaniers économiques qui agissent de manière non négligeable sur la compétitivité économique, sur la croissance du commerce international et sur le développement des marchés mondiaux vu les avantages qu'ils procurent, dont le premier est financier puisque les bénéficiaires de ces régimes n'acquittent pas les droits et taxes normalement perçus à l'entrée, le second est économique ou commercial notamment avec les fonctions qu'ils assurent : le stockage, l'utilisation, la transformation et le transit ce qui favorise la compétitivité à l'international.

Ainsi, plusieurs efforts ont été déployés par l'État algérien pour améliorer les prestations logistiques et fluidifier davantage les transactions des opérateurs à l'international. Cependant, concrètement un bon nombre des facilitations et réformes instaurées demeurent inachevées ou tardent à se concrétiser sur le terrain. Cela est dû, notamment, aux multiples lacunes d'ordre législatif et réglementaire comme la non mise en œuvre de la Convention TIR et de la loi sur les autorités portuaires, et le retard dans la mise en place des EDI et des guichets uniques. À ce titre, la deuxième hypothèse de notre travail peut être, aussi, considérée comme étant confirmée.

Globalement, même si à travers notre présente recherche nous avons pu examiner les principales facilitations et entraves d'ordre logistique associées aux activités des opérateurs commerciaux algériens à l'international, comme tous les travaux de recherche, ce mémoire présente certaines limites dont :

- La concentration sur un volet théorique, pour déterminer les facilitations accordées par les intervenants de la chaîne logistique, ainsi que les contraintes qui les entravent lors de leurs applications sur le terrain algérien ;
- L'absence d'une enquête sur le terrain, initialement envisagée, pour évaluer la résonance de ces facilitations au niveau des entreprises, à cause des conditions sanitaires dues à la pandémie COVID-19 dont l'Algérie est témoin comme tous les pays du monde ;

Conclusion générale

- Le manque d'informations et de statistiques (ou informations surannées) pour pouvoir mesurer et évaluer l'impact de ces facilitations sur la performance des entreprises en général et l'économie algérienne en particulier ;

Enfin, en notre position d'étudiantes, nous avons effectué une recherche sur la réalité des installations placées sur le terrain algérien afin d'améliorer et d'assouplir la chaîne logistique à l'international à partir de plusieurs références, et comme nous nous sommes chargées de les analyser, nous souhaitons humblement présenter des propositions pouvant servir d'une manière ou d'une autre le sujet abordé. À partir de cette position, et après avoir montré les atouts d'une chaîne logistique fluide, nous pouvons confirmer la nécessité de développer une stratégie de facilitation et d'optimisation de la chaîne logistique algérienne actuelle pour qu'elle soit en conformité avec les normes recommandées et applicables mondialement, et par la même minimiser le temps, les coûts des transactions internationales et consolider davantage le développement de l'économie nationale. Pour atteindre ces objectifs, nous pouvons avancer les recommandations suivantes :

- La mise en place d'une stratégie nationale de développement des chaînes logistiques à l'international basée sur l'installation des passerelles entre les maillons de la supply chain ;
- L'installation de nouvelles infrastructures logistiques modernes et l'amélioration de celles déjà existantes ;
- Assouplissement des procédures afin de pallier aux problèmes liés aux lenteurs des opérations administratives et la multiplicité des documents exigés pour réaliser ces opérations ;
 - Implantation des institutions financières algériennes à l'étranger ;
 - Investir dans la dotation d'une flotte nationale ;
 - Libéraliser davantage le secteur de transport ;
 - La mise à niveau des systèmes organisationnels et informationnels tels que les guichets uniques au niveau des ports et aéroports qui constituent le cadre de travail commun et coordonnée entre les intervenants au sein de la chaîne logistique, l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC), et le renforcement du commerce électronique ;
- Investir dans le capital humain, à travers la formation, l'amélioration des conditions de travail, la promotion de l'éthique pour gagner en professionnalisme pour former des dirigeants unifiant, contrôlant et surtout réprimant les anomalies ainsi que toute sorte de

Conclusion générale

dysfonctionnement volontaires de la part des intervenants et pour exclure les agissements douteux comme la bureaucratie et la corruption.

Références bibliographiques

Références bibliographiques :

❖ Ouvrage :

- ANNOUN Kahina, *Le rôle des banques dans le financement du commerce international* (instruments, techniques, risques et garanties liées), 2011.
- BELLOTI. J, *Le transport international de marchandises*, VUIBERT, Paris, 1992.
- BELLOTI Jean, *Le transport international de marchandises*, Magnard-Vuibert, 4^{ème} édition, Paris, 2012.
- CHEHRIT Kamal, *L'organisation mondiale du commerce l'OMC*, Alger – Livre Edition, 3^{ème} édition, revue et augmentée, Alger, 2007.
- DORNIER Philippes-Pierre, FENDER Michel, *La logistique globale : enjeux, principes, exemples*, Edition d'Organisation, paris, 2002.
- DUBOIN. J, DUPHIL. F, *Exporter pratique du commerce international*, Edition Foucher, 16^{ème} éd, Paris, 2000.
- KSOURI Idir, *Les techniques douanières et fiscales*, Berti Edition, Alger, 2010.
- KSOURI Idir, *Les techniques douanières et fiscales*, Alger-Livres Edition, 2^{ème} éd, 2013.
- LASSARY, *Le commerce international à la portée de tous*, Paris, 2005
- LEGRAND. G., MARTINI. H, *Commerce international*, DUNOD, 3^{ème} éd, Paris, 2010.
- LEGRAND. G., MARTINI. H, *Commerce international*, DUNOD, Paris, 2008.
- LEGRAND. G, MARTINI. H, *Gestion des opérations Import-Export*, DUNOD, Paris, 2008.
- LEGRAND. G, MARTINI. H, *Gestion des opérations Import-Export*, DUNOD, Paris, 2009.
- LEGRAND. G, MARTINI. H, *Le petit export*, DUNOD, Paris, 2009.
- MADELEINE, IMPORTER : inclus les incoterms 2010, des conseils, des exemples, des avis d'expert, 4^{ème} éd d'organisation, 2011.
- MEYER. V, ROCIN. C, *Techniques du commerce international*, Edition Nathan, 1997.
- PAVEAU.V, DUPHIL, avec la collaboration de BARELIER.A, DUBOIN.G, GERVAIS.F, PAVEAU, *Exporter, pratique du commerce international*, Edition Foucher, 2013.

Références bibliographiques

- TEULE-MARTIN. C, *La Douane, Instrument de la stratégie internationale*, ECONOMICA, 1995.
- ❖ **Documents :**
 - Ministère des Travaux Publics, le groupe LOGITRANS : « développement de la logistique défis et enjeux », novembre 2016.
 - L'Algérie et les perspectives de développement dans le secteur des transports et de la logistique, fact sheet transport & logistics, Algeria, 2014.
- ❖ **Travaux universitaires :**
 - Ait ABDELLAH Mohand, (Enseignant à l'université de Bejaïa), « Management des opérations douanières, cours professionnels, 2020.
 - HELLAL Karim, le financement et le risque du commerce extérieur : étude comparative entre le crédit documentaire et la remise documentaire au niveau de la BNA, Bejaia.
 - TOUATI Karima, (Enseignant à l'université de Bejaïa, « Le système monétaire international, cour professionnel », 2017.
- ❖ **Mémoires :**
 - HOCINI Hanane, « Le statut d'opérateur économique agréé (OEA), état des lieux cas de la wilaya de Bejaia », en vue de l'obtention de diplôme de master2 en Finance et Commerce International, université Abderrahmane MIRA Bejaïa, 2018.
 - HOUNAS Mokrane, REZGUI Souhila, « Les leviers de l'optimisation de la chaîne logistique internationale dans le cadre du transport routier. Cas de l'entreprise NUMILOG (groupe CEVITAL de Bouira) », mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention de diplôme de master en Finance et Commerce International, à UMMTO, 2018.
 - MEDJDOUB KHADRA BRAHMA, « transport maritime en Algérie, insuffisances et opportunités, comparaison entre le port de Mostaganem en Algérie et le port de Tanger Med au Maroc », mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention de diplôme de magister en Management et Commerce International, université Abdelhamid Ibn Badis Mostaganem, 2017.
 - MOULELKAF Hassiba, OUKKAL Nabila, « La logistique internationale de transport et douane, cas de l'EPB », en vue de l'obtention du diplôme de master 2, Finance et Commerce International, université Abderrahmane MIRA Bejaïa, 2013
 - OYOUA Elie-Jacques, « Le FMI » rapport de stage en licence 3 à la faculté universitaire Privées d'Abidjan, 2009.

Références bibliographiques

- ZAGAYE Oualid, « Le développement stratégique, cas de l'aéroport d'Oran », mémoire de magister en management, université d'Oran, 2012.

- ZERAOUI Fatma, « Le contrôle douanier dans le cadre des facilitations », mémoire de licence, ENA, 2007.

❖ **Rapports et guides**

- Intergovernmental Group of Experts on Competition Law and Policy, Challenge faced by developing countries in competitions and regulations in the maritime transport sector, 17th session, Geneva, 2017.

- Guide de la CNUDCI, L'essentiel sur la commission des nations unies pour le droit commercial international, Vienne, 2013

- Rapport publié par le Bureau pour l'Afrique du Nord de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique CEA-AN/PUB/14/1, Transport international et facilitations du commerce en Afrique du Nord, Maroc, 2015.

- Rapport annuel de la CNUCED, Genève, 2017

- Rapport annuel du Fonds Monétaire International, 2019.

- Rapport annuel de l'organisation mondiale de commerce, 2019.

❖ **Textes législatifs, réglementaires, conventions internationales et journaux officiels**

- Journal Officiel De La République Algérienne N°48 du 26 Juin 1998 : Loi n°89-06 du 27 juin 1998 fixant les règles générales relatives à l'aviation civile.

- Ordonnance n°2003-10 du 13 août 2003 modifiant et complétant la loi n°98-06 du 27 juin 1998 fixant les règles générales relatives à l'aviation civile.

- Article 03 du décret exécutif N° 05-467 du 10 décembre 2005 fixant les conditions et les modalités de contrôle aux frontières de la conformité des produits importés.

- Article 89 bis du code de douane, la décision du 03 février 1999 et la circulaire d'application N° 643/DGD/SP/0100 du 12 juin 2007.

- Article 2 du décret exécutif N° 12-93 du 01 mars 2012 fixant les conditions et les modalités du bénéfice du statut d'opérateur économique agréé en douane.

- Circulaire N° 1194/DGD/SP/D012/15 du 30 juillet 2015 relative à la mise en œuvre du statut de l'opérateur économique agréé « OEA ».

- Décision N° 7 du 03 février 1999 fixant les modalités d'application de l'article 124 du CDA.

- Articles 860-01, illustration de la convention de Bruxelles (convention originelle).

Références bibliographiques

- Articles 375-02, illustration de la convention de Bruxelles, modifié 1968.
- Article 108 du code des douanes (loi n°98-10 du 22 Aout 1998).
- Article 56 de règlement 07-01 de la Banque d'Algérie, modifié et complété.
- La norme transitoire 3.35 de l'annexe générale de la convention de KYOTO révisée.

❖ Les sites internet :

- <https://iccwbo.org>
- <http://www.wcoomd.org/fr/about-us/what-is-the-wco.aspx>
- <https://www.commerce.gov.dz/>
- <http://www.algex.dz/>
- <http://tfig.unece.org/FR/contents/revised-kyoto-convention.htm>
- <http://www.academy.wcoomd0org/courses/admission-temporaire-la-convention-distanbul>
- <http://www.tfig.unece.org/FR/contents/HS-conevention.htm>
- <http://logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Organismes-maritimes.htm>
- <http://logistiqueconseil.org/Articles/Transport-aerien/Ataf-iata-afra-oaci.htm>
- <https://www.tfacility.org/fr/union-international-des-transports-routiers-iru>
- <https://otif.org/fr/>
- <https://uic.org/>
- <https://fiata.com/about-fiata/objectives.html>
- http://m.lantenne.com/Regles-de-Hambourg-de-1978_a14509.html
- <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Reglementation-internationale.htm>
- <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-aerien/Reglementation-transport-aerien.htm>
- <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-routier/Reglementation-transport-routier.htm>
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Convention_relative_aux_transports_internationaux_à_ferroviaux_viaires
- <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-ferroviaire/Convention-de-Berne-COTIF.htm>
- <http://www.cerl.fr/les-incoterms-2020-nouveautes-et-explications/>

Références bibliographiques

- https://www.memoireonline.com/02/10/3191/m_Le-rle-des-banques-dans-le-financement-des-contrats-internationaux-cas-de-la-BEA2.html
- <https://actufinance.fr/guide-banque/mobilisation-creances-nees-etranger-mcne.html>
- <http://corporate.europages.fr/pdf-export/21-Financement-a-court-terme.pdf>
- <https://www.petite-entreprise.net/P-1756-88-G1-avantages-et-inconvenients-des-avances-en-devises.html>
- <https://www.affacturage.org/affacturage-inconvenient-avantage.php>
- <https://www.factorcash.com/factoring/>
- <https://leasing.ooreka.fr/astuce/voir/643073/credit-fournisseur>
- <http://www.tifawt.com/economie-et-gestion/le-credit-bail/>
- <https://elabdar.blogspot.com/2018/01/quest-ce-que-cest-le-credit-bail.html.->
- <https://www.algomtl.com/lire/techniques-de-paiement-23.html>
- <http://www.comprendrelespaiements.com/trade-la-remise-documentaire/>
- <https://www.algomtl.com/lire/techniques-de-paiement-23.html>
- https://static.socitegenerale.fr/ent/ENT/Repertoire_par_type_de_contenus/fichiers/uploads/PDF/Commerce_international/credit_espace_documentaire_savoir_plus.pdf
- <http://www.fellah-trade.com/fr/export/methodes/creditsdocumentaires>
- <http://commerce-equitable.over-blog.org/article-2194433.html>
- <https://www.cic.fr/fr/banques/entreprises/dossiers/la-lettre-de-credit-stand-by.html->
- <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Assurance-transport-marchandises.htm>
- <http://marcologistiue.com/comment-choisir-une-police-dassurance-transport/>
- www.cagex.dz
- <http://www.int-team.com/fr/le-secteur-des-transports-en-algerie/>
- http://www.douane.gov.dz/pdf/manuel_sigad.pdf
- www.douane.gov.dz

Liste des tableaux :

Tableau N°1 : Classement des incoterms par famille.

Tableau N°2 : Synthèse des opérations prises en charge par le vendeur et l'acheteur.

Tableau N°3 : Avantages et inconvénients du chèque.

Tableau N°4 : Avantages et inconvénients du virement SWIFT.

Tableau N°5 : Avantages et inconvénients de la lettre de change.

Tableau N°6 : Avantages et inconvénients du crédit de préfinancement.

Tableau N°7 : Avantages et inconvénients des mobilisations des créances nées à l'étranger (MCNE).

Tableau N°8 : Avantages et inconvénients des avances en devises.

Tableau N°9 : Avantages et inconvénients d'affacturage.

Tableau N°10 : Avantages et inconvénients du crédit fournisseur.

Tableau N°11 : Avantages et inconvénients du crédit acheteur.

Tableau N°12 : Avantages et inconvénients du crédit-bail.

Tableau N°13 : Avantages et inconvénients de la remise documentaire.

Tableau N°14 : Les types du crédit documentaire.

Tableau N°15 : Avantages et inconvénients du crédit documentaire.

Tableau N°16 : Comparaison entre la remise documentaire et le crédit documentaire.

Tableau N°17 : Avantages et inconvénients de la lettre de crédit stand-by.

Tableau N°18 : Synthèse pour les différents modes de financement à l'international.

Tableau N°19 : Choix de la garantie, cas de l'assurance maritime.

Tableau N°20 : Choix de la garantie, cas de l'assurance aérienne.

Tableau N°21 : Choix de la garantie, cas de l'assurance terrestre.

Tableau N°22 : Actionnaires de la Compagnie Algérienne d'Assurance et Garantie des Exportations (CAGEX).

Tableau N°23 : Classement de l'Algérie de 2007 à 2018 selon l'IPL.

Tableau N°24 : Évolution du nombre des OEA en Algérie de 2013 à 2018.

Tableau N°25 : Les types d'entrepôts publics.

Tableau N°26 : Les types d'entrepôts privés.

Liste des figures

Figure N°1 : Schéma de déroulement d'une opération d'affacturage.

Figure N°2 : Schéma de déroulement d'une opération de crédit-bail.

Figure N°3 : Schéma de déroulement d'une opération de remise documentaire.

Figure N°4 : Schéma de déroulement d'une opération de crédit documentaire.

Figure N°5 : Schéma de déroulement de la lettre de crédit stand-by.

Figure N°6 : graphique représentant le nombre de documents nécessaire à l'import et à l'export.

Figure N°7 : graphique représentant les coûts comparés (entre les pays de la région MENA et l'OCDE) des exportations et des importations en dollar USD par conteneur.

Table des matières

Table des matières

Table des matières

Remerciements	
Dédicaces	
Liste des abréviations	
Sommaire	
Introduction générale	1
Chapitre I : L’encadrement des opérations à l’international	4
Introduction	4
1. Les organismes compétents et le cadre règlementaire du commerce international.....	5
1.1. Les organismes compétents.....	5
1.1.1. Les organismes internationaux.....	5
1.1.1.1. Organisation Mondial de Commerce (OMC).....	5
1.1.1.1.1. Les principes de l’OMC.....	6
1.1.1.1.2. Les missions de l’OMC.....	7
1.1.1.2. Le Fond Monétaire International(FMI).....	8
1.1.1.2.1. Les ressources du FMI.....	9
1.1.1.2.2. Les objectifs du FMI.....	10
1.1.1.2.3. Les principales missions du FMI.....	10
1.1.1.3. Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International (CNUDCI).....	10
1.1.1.4. Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement(CNUCED).....	11
1.1.1.4.1. Domaines d’activité de la CNUCED.....	12
1.1.1.5. La Chambre de Commerce International (CCI).....	14
1.1.1.5.1. Les missions de la CCI.....	14
1.1.1.6. Organisation Mondial des Douanes(OMD).....	14
1.1.1.6.1. Les missions de l’OMD.....	15
1.1.2. Les organismes nationaux.....	15
1.1.2.1. Ministère du commerce.....	15
1.1.2.1.1. Missions du ministère du commerce.....	15
1.1.2.2. Agence algérienne de promotion du commerce extérieur (ALGEX).....	16
1.1.2.2.1. Les principales missions.....	16
1.1.2.3. La Chambre Algérienne de Commerce et de l’Industrie.....	16

1.1.2.3.1. Les missions de la CACI.....	17
1.1.2.4. Compagnie Algérienne d'Assurance et Garantie des Exportations(CAGEX).....	18
1.2. Le cadre règlementaire.....	18
1.2.1. Les accords commerciaux de l'OMC.....	18
1.2.2. La Convention de Kyoto Révisée (CKR).....	19
1.2.3. La convention d'Istanbul.....	19
1.2.4. La convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification marchandises.....	19
2. Les organismes compétents et le cadre règlementaire encadrant le transport international marchandises.....	20
2.1. Le transport maritime.....	20
2.1.1. Les organismes compétents intervenant dans le transport maritime.....	20
2.1.1.1. Le comité maritime international (CMI).....	20
2.1.1.2. Organisation Maritime International (OMI).....	21
2.1.2. Les conventions relatives au transport maritime.....	21
2.1.2.1. La convention de Bruxelles.....	21
2.1.2.1.1. Convention « originelle ».....	21
2.1.2.1.2. Les règles de la Haye-Visby.....	21
2.1.2.2. Règles de Hambourg de 1978.....	22
2.1.2.3. Les règles de Rotterdam.....	22
2.1.2.4. Les règles de York et d'Anvers.....	23
2.2. Le transport aérien.....	23
2.2.1. Les organismes compétents intervenant dans le transport aérien.....	23
2.2.1.1. International Air Transport Association (IATA).....	23
2.2.2. Les conventions relatives au transport aérien.....	24
2.2.2.1. Convention de Varsovie.....	24
2.2.2.2. Convention de Montréal.....	24
2.3. Le transport terrestre.....	26
2.3.1. Les organismes compétents intervenant dans le transport terrestre (routier et ferroviaire).....	26
2.3.1.1. International Road Transport Union (IRU).....	26
2.3.1.2. Organisation intergouvernementale pour les Transport Internationaux Ferroviaires (OTIF).....	27
2.3.1.2.1. Autres facilitations procurées.....	27
2.3.1.3. Union Internationale des chemins de fer (UIC).....	27

2.3.1.3.1. Les facilitations procurées.....	27
2.3.2. Les conventions relatives au transport terrestre (routier et ferroviaire).....	28
2.3.2.1. Convention sur le contrat de transport international de marchandises par route (CMR).....	28
2.3.2.2. Convention douanière relative au Transit International Routier (TIR).....	28
2.3.2.3. Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF).....	29
2.3.2.3.1. Autres facilitations procurées.....	29
2.4. Le transport multimodal.....	29
2.4.1. Les organismes compétents intervenant dans le transport multimodal.....	29
2.4.1.1. Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (FIATA).....	29
2.4.1.1.1. Les facilitations procurées.....	30
2.4.2. Les conventions relatives au transport multimodal.....	30
2.4.2.1. La convention des nations unies sur le transport multimodal.....	30
2.5. Les incoterms.....	31
2.5.1. Définition et évolution des incoterms.....	31
2.5.1.1. Les incoterms 2020.....	31
2.5.2. Rôle des Incoterms.....	31
2.5.3. Le classement des Incoterms.....	32
2.5.3.1 Le classement en fonction du risque.....	32
2.5.3.2. Le classement en fonction des modes de transport.....	32
2.5.4. Le mécanisme des Incoterms.....	33
2.5.4.1. Les incoterms multimodaux.....	33
2.5.4.2. Incoterms Maritimes (ou fluviaux).....	34
2.5.5. Les limites des incoterms.....	35
Conclusion.....	37
Chapitre II : Commerce international et logistique en Algérie.....	38
Introduction.....	38
1. Circuit bancaire et assurances.....	38
1.1. Les instruments de paiement.....	38
1.1.1. Le chèque.....	39
1.1.2 Le virement.....	39
1.1.2.1. Le virement Swift.....	39
1.1.2.2. Le virement postal.....	40
1.1.2.3. Le virement par Téléx.....	40

1.1.3 La lettre de change.....	40
1.1.4 Le billet à ordre.....	41
1.2. Les techniques de financement à court terme.....	41
1.2.1. Le crédit de préfinancement.....	41
1.2.2. La Mobilisation des Créances Nées à l'Étranger (MCNE).....	41
1.2.3. L'avance en devises.....	42
1.2.4. L'affacturage.....	42
1.3. Les techniques de financement à moyen et à long terme.....	43
1.3.1. Le crédit fournisseur.....	43
1.3.2. Le crédit acheteur.....	44
1.3.3. Le crédit-bail.....	44
1.4. Les techniques documentaire et non documentaire de paiement international.....	45
1.4.1. L'encaissement simple.....	45
1.4.2. La remise documentaire.....	46
1.4.2.1. Les acteurs de la remise documentaire.....	46
1.4.2.2. Les formes de la remise documentaire.....	46
1.4.2.3. La remise documentaire une procédure internationale codifiée.....	46
1.4.2.4. La régulation et la législation de la remise documentaire en Algérie.....	47
1.4.2.4.1. La loi de finances complémentaire 2009.....	47
1.4.2.4.2. La loi de finances complémentaire 2010.....	47
1.4.2.4.3. La loi de finances 2014.....	47
1.4.3. Le crédit documentaire.....	48
1.4.3.1. Les acteurs du crédit documentaire.....	48
1.4.3.2. Le crédit documentaire une procédure internationale codifiée.....	48
1.4.3.3. La régulation et la législation du crédit documentaire en Algérie.....	48
1.4.3.3.1. La loi de finances complémentaire 2009.....	48
1.4.3.3.2. La loi des finances complémentaire 2010.....	48
1.4.4. La lettre de crédit stand-by (LCSB).....	51
1.5. L'assurance dans les opérations du commerce international.....	53
1.5.1. Les couvertures des risques liés au transport de marchandise.....	54
1.5.1.1. Définition de l'assurance.....	54
1.5.1.2. Les garanties d'assurances.....	55
1.5.1.2.1. La notion d'avarie.....	56

1.5.1.2.2. Le choix de la garantie selon le mode de transport.....	56
1.5.2. La couverture des risques liés aux opérations du commerce extérieur en Algérie.....	58
1.5.2.1. La CAGEX, outil de couverture des risques liés à l'exportation.....	58
1.5.2.1.1. Les produits de la CAGEX.....	59
1.5.2.1.2. L'évaluation de l'activité de la CAGEX.....	60
2. Le transport international de marchandise en Algérie.....	60
2.1. Le transport maritime.....	60
2.1.1. Les réformes émises par le gouvernement algérien pour améliorer le secteur maritime.....	61
2.1.2. Les infrastructures portuaires.....	61
2.1.3. L'armement national.....	62
2.1.4. L'insertion de l'Algérie dans la chaîne logistique internationale du transport maritime.....	63
2.1.4.1. L'enjeu stratégique du secteur des transports maritimes.....	63
2.1.4.2. Un enjeu avant tout économique.....	63
2.1.4.3. La connectivité des transports maritimes, un paramètre clé pour mesurer la facilité d'accès au commerce international.....	64
2.1.4.4. La connexion au réseau terrestre, une intermodalité indispensable pour l'efficacité de la chaîne logistique.....	64
2.1.4.5. L'estimation du coût du transport maritime en Algérie.....	65
2.1.4.6. Problématique des performances du commerce transfrontalier, et l'opportunité géographique de l'Algérie.....	65
2.1.4.7. La taille des navires pour la nouvelle flotte Algérienne.....	67
2.1.5. Les facilitations liées au transport maritime en Algérie.....	67
2.1.5.1. Au niveau des infrastructures.....	67
2.1.5.2. Au niveau de la logistique maritime et l'optimisation des services.....	68
2.1.5.3. Au niveau de la Gouvernance.....	68
2.1.5.3.1. La privatisation des ports.....	68
2.2. Le transport aérien.....	69
2.2.1. Libéralisation du transport aérien en Algérie.....	69
2.2.2. Les facilitations liées au transport aérien en Algérie.....	70
2.2.3. L'évaluation de marché de transport aérien en Algérie.....	70
2.3. Le transport terrestre.....	71
2.3.1. Le transport routier.....	71
2.3.1.1. La libéralisation du transport routier.....	71

2.3.1.2. Réseau routier.....	72
2.3.1.2.1. Les routes Algériennes.....	72
2.3.2. Le transport ferroviaire.....	73
2.3.2.1. Le réseau ferroviaire.....	73
2.3.3. L'évaluation du secteur du transport terrestre en Algérie.....	74
Conclusion.....	74
Chapitre III : les facilitations douanières à l'épreuve du terrain algérien.....	76
Introduction.....	76
1. Les principales facilitations et simplifications douanières.....	76
1.1. Les procédures simplifiées de dédouanement.....	77
1.1.1 La procédure de déclaration simplifiée (PDS).....	77
1.1.2. La procédure de dédouanement à domicile (PDD).....	77
1.1.3 La procédure de dédouanement à domicile à domiciliation unique (PDU).....	78
1.1.4 La procédure de dédouanement express (PDE).....	78
1.2. Les procédures simplifiées de la déclaration.....	78
1.2.1. La déclaration simplifiée.....	78
1.2.2. La déclaration anticipée.....	78
1.2.3. La déclaration provisoire.....	79
1.3. Les facilitations de la procédure informatisée de dédouanement.....	79
1.3.1. Présentation et objectifs du système d'information et de gestion automatisée des douanes (SIGAD).....	79
1.3.2.Étendu du réseau SIGAD.....	80
1.3.2.1. Les bureaux des douanes connectés au système.....	80
1.3.2.2. L'extension du réseau à d'autres intervenants.....	80
1.3.3. Les composantes du SIGAD.....	81
1.3.4. Le fonctionnement du SIGAD.....	82
1.4. Le circuit vert.....	83
1.4.1. Les avantages du circuit vert.....	84
1.4.2. Modalité pratique.....	84
1.5. Facilités de paiement des droits et taxes.....	85
1.6. Facilités à l'enlèvement des marchandises.....	85
1.7. Dédouanement à distance.....	85
1.8. Le permis d'examiner.....	86

1.9. Les procédures de contrôles mixtes aux frontières des produits importés.....	87
1.9.1. Les objectifs recherchés.....	87
1.9.2. Modalités d'exercice des contrôles mixtes.....	87
1.9.2.1. Déclaration en détail orientée vers le circuit vert.....	87
1.9.2.2. Déclaration en détail orientée vers le circuit orange ou rouge.....	87
1.10. La vente en consignation.....	88
1.10.1. Procédures de dédouanement.....	88
1.11. Le statut de l'opérateur économique agréé (OEA).....	90
1.11.1. Rappel de la base légale et réglementaire.....	90
1.11.2. Les conditions d'éligibilité au statut d'OEA.....	90
1.11.3. Procédure d'obtention de l'agrément d'OEA.....	91
1.11.3.1. Le dépôt de la demande.....	91
1.11.3.2. L'étude de recevabilité de la demande.....	92
1.11.3.3. L'audit.....	92
1.11.3.4. Octroi du statut.....	94
1.11.4. Facilitations accordées aux opérateurs économiques agréés pour les opérations d'importation et d'exportation.....	94
1.11.4.1. En Matière de procédures de dédouanement.....	94
1.11.4.1.1. Mesures communes à l'importation et à l'exportation.....	94
1.11.4.1.2. Mesures à l'exportation.....	95
1.11.4.2. En matière de formalités administratives.....	95
1.11.4.2.1. Mesures communes à l'importation et à l'exportation.....	95
1.11.4.2.2. Mesures à l'exportation.....	96
1.11.4.3 En matière de contrôle.....	96
2. Régimes douaniers économiques.....	97
2.1. Régimes douaniers économiques ayant pour fonction le stockage des marchandises importées ou exportées.....	97
2.1.1. L'entrepôt public (3302).....	98
2.1.1.1. Bénéficiaires.....	99
2.1.2. L'entrepôt privé (3301).....	99
2.1.2.1. Bénéficiaires.....	100
2.1.3. Avantages de l'entrepôt.....	100
2.2. Les régimes douaniers économiques ayant pour fonction l'utilisation des marchandises	100

importées ou exportées.....	
2.2.1. Admission temporaire de matériel pour emploi en l'état (7801).....	100
2.2.1.1. Bénéficiaires.....	100
2.2.2. Admission temporaire pour foires, expositions et autres manifestations similaires (7803).....	101
2.2.2.1. Bénéficiaires.....	101
2.2.3. Exportation temporaire de matériel pour emploi en l'état (3604).....	102
2.2.3.1. Bénéficiaires.....	102
2.2.4. Carnet ATA.....	102
2.2.4.1. Bénéficiaires.....	102
2.3. Régimes douaniers économiques ayant pour fonction la transformation des marchandises importées	102
exportées.....	
2.3.1. Exportation temporaire pour perfectionnement passif (3601).....	102
2.3.1.1. Bénéficiaires.....	103
2.3.2. Admission temporaire pour perfectionnement actif (7802).....	103
2.3.2.1. Bénéficiaires.....	103
2.3.3. Réapprovisionnement en franchise (1007).....	103
2.3.3.1. Bénéficiaires.....	103
2.3.4. Entrepôt industriel (3303).....	104
2.3.4.1. Bénéficiaires.....	104
2.3.5. Transformation des marchandises destinées à la mise à la consommation.....	104
2.3.5.1. Bénéficiaires.....	104
2.3.6. Le régime du drawback.....	105
2.3.7. L'usine exercée.....	105
2.4. Régimes douaniers économiques ayant pour fonction la circulation des marchandises importées	106
exportées.....	
2.4.1. Transit national et/ou ordinaire.....	107
2.4.1.1. Bénéficiaires.....	107
2.4.1.2. Procédure.....	107
2.4.2. Transit international.....	108
2.4.2.1. Le transit international par route (TIR).....	109
2.4.2.2. Le transit international par fer (TIF).....	109
Conclusion.....	110
Conclusion générale.....	111

Bibliographie

Liste des tableaux

Liste des figures

Table des matières

Résumé

Résumé :

L'État algérien s'est engagé par plusieurs réformes, textes réglementaires et mécanismes au niveau de tous les maillons de la chaîne logistique, afin de la faciliter, répondre aux nouvelles exigences commerciales mondiales et aux finalités principales des entreprises ; celles de minimisation des coûts, des délais et la maximisation des profits.

Toutefois, ces facilités demeurent inversement proportionnelles aux objectifs attendus.

Mots clé : la chaîne logistique, facilitations, assurances, commerce international, transport international, douane.

Abstract :

The actual algerian supply chain is characterized by the complexity and the lack of common policy, and the harmonization of regulatory and legislative texts as well as the increase of logistics cost.

Despite the fact that the algerian public authorities have tried through the various stakeholders to make available to the economic operators a package of expected objectives of minimizing time and costs and maximizing profits.

Key words : transport, supply chain, insurance, customs, international trade.

Agzul :

Asasser n uzigez azayri ičur d inayen akked ixnazen, dya antwali deg-s atas usiser n tsartit tazduklant, asqeed n idrisen n tsentit akked tmarnit n tmarziwin n usasser agi.

Yaş tinbađin tizayriyin eardent adgent tiselmađ i inemhalen udmisen, lamaena mazal uwwiđent ara yer iswan nsent wid n usimzi n umakud, asedrus n taruziwin akked usneri n tgenfa.

Tafirt tasarut : tidist, amekkas, asenkid, asasser n uzizeg, tiselmađ, inidan.