

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
وزارة النقل
Ministère des Transports



Mémoire de fin d'étude
en vue de l'obtention du diplôme de Post-Graduation Spécialisé en
« *Management du transport maritime et de la Logistique* »

THEME :

**Régimes juridiques et douaniers des zones
logistiques sous douane**

VERSION FINALE

Réalisé par :

Monsieur TOUMI Abdellatif

Encadreur :

Monsieur KOUDIL Nouredine

Avis favorable

Année universitaire : 2017-2018

Remerciements

Ce travail est le fruit de la combinaison d'efforts de plusieurs personnes. Je remercie tout d'abord le tout puissant qui, par sa grâce m'a permis d'arriver au bout de mes efforts en me donnant la santé, la force, le courage et en me faisant entourer des merveilleuses personnes dont je tiens à remercier. Je remercie :

Mon Directeur de mémoire pour son encadrement sans faille, son soutien moral, sa rigueur au travail, ses multiples conseils, ses orientations et sa disponibilité malgré ses multiples occupations ;

Tous les enseignants de la GemaForm, pour leurs enseignements de qualité et leurs conseils qui nous ont permis de poursuivre notre itinéraire académique et professionnel jusqu'à présent ;

Mes Frères et sœurs pour leurs encouragements durant tout mon parcours ;

Mes camarades, amis, collègues et connaissances

Tous ceux qui de près ou de loin ont contribué à l'accomplissement de ce travail

Table des matières

Liste des Tableaux.....	6
Liste des figures	7
Liste des abréviations.....	8
Introduction générale	9
CHAPITRE I : Les Zones logistiques en Algérie	16
Section 1 : Définitions et concepts	16
Les missions du logisticien	16
1/ Le transport intermodal :	22
2/ Le transport multimodal :	23
Le transport maritime de conteneurs	24
Types de conteneurs :	25
Les types de transports maritimes :	26
Les intervenants du transport maritime :	32
Section 2 : Les zones logistiques en Algérie	37
La digitalisation des activités portuaires et le projet de développement du système SIGAD	41
Section 3 : Conventions et accords internationaux ratifiés par l'Algérie	45
Crise sanitaire COVID-19	50
Les règles du transport maritime	53
La réglementation TMD	54
La grande Zone Arabe de Libre Echange (GZALE)	63
ACCORDS D'ASSOCIATION AVEC L'UE.....	65
PROCESSUS D'ACCESSION DE L'ALGÉRIE À L'ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE (OMC).....	65
Convention de libre échange Algéro-libyenne	71
L'Organisation Mondiale des Douanes (OMD)	71
B) Conventions Bilatérales :	73
C) Conventions Multilatérales.	73
Chapitre II : Régimes Juridiques et Douaniers des Zones Logistiques.....	81
Section 1 : Présentation	81
Section 2 : Régimes Juridiques et Douaniers	87

1- Le port :	87
2- Dépôts de douanes :.....	88
• MADT ou Dépôt temporaire	88
• Port Secs	88
3- Entrepôts de douane :	89
• L'entrepôt privé	89
• L'entrepôt public	89
• L'entrepôt industriel.....	89
4 - Zone franche :.....	90
Chapitre III : Etude de cas « Dépôt Temporaire et Entrepôt de douane »	92
Section 1 : Dépôts temporaires.....	92
1 : Régime Juridique	92
2 : Régime douanier :.....	98
Section 2 : Les entrepôts de douanes.....	101
1 : Régimes juridiques	101
1. L'entrepôt public :.....	104
2. L'entrepôt Spécial :.....	106
3. L'entrepôt Privé :	107
4. L'entrepôt industriel et usines exercées :.....	108
2 : Régimes Douaniers.....	110
A- Accord préalable :.....	110
B- Agrément :	110
C- Assignation du régime :.....	111
D- Le délai de séjour :.....	111
E- Cession de marchandises en entrepôt de douanes :.....	111
F- Fermeture de l'entrepôt de douanes :	112
Conclusion générale :.....	114
Références Bibliographique	116

TABLES DES SIGLES, CARTES ET GRAPHISMES

Liste des Tableaux

Tableau 1 : Comparatif des différents modes de transport	22
Tableau 2 : Comparatif des deux types de transport.....	23
Tableau 3 : Liste des conventions douanières Ratifiées par l'Algérie	61
Tableau 4 : Liste des pays signataire du consensus africain des zones de libre-échange	67
Tableau 5 : Liste des pays partenaires de l'Algérie	73

Liste des figures

Figure 1 : Les flux et les maillons d'une chaîne logistique	20
Figure 2 : Les flux et les maillons d'une chaîne logistique internationale Source : La chaîne logistique (GALASSO, 2007) « Council of Supply Chain Management ».....	21
Figure 3 : Navire Porte-Conteneurs	26
Figure 4 : Navire Vraquiers	26
Figure 5 : Navire Ropax	27
Figure 6 : Navire réfrigéré.....	27
Figure 7 : Navire pétrolier.....	28
Figure 8 : Navire Citernes	29
Figure 9 : Navire Gazier.....	30
Figure 10 : World Seaborne Trade 2017 Source : Rapport de la CNUCED « Review of Maritime Transport 2017 » publié le 25 octobre 2017	36
Figure 11 : Hiérarchie et dynamique des ports du Maghreb source : autorités portuaires	38
Figure 12 : L'armature du réseau routier source : Projet du ministère du transport (2012)	40
Figure 13 : Le réseau ferré à l'horizon 2025 Source d'après les étude faite par L'SNTF (2008).....	40
Figure 14 : Symboles normalisé de la classification de danger	54
Figure 15 : Zone de Libre-échange Continentale africaine Source : www.zelcaf.com ..	66
Figure 16 : Organigramme DGD Source : www.douane.gov.dz	83
Figure 17 : : Les différentes Zones terrestre et maritime Source : www.douane.gov.dz	85

Liste des abréviations

OMC	Organisation Mondiale du Commerce
PIB	Produit Intérieur Brute
FMI	Fond Mondial Investissement
USD	United States Dollars
GZLEA	Grand Zone de Libre Echange
ZLECAF	Zone de Libre Echange du Continent Africain
IDE	Investissement Direct Etranger
BM	Banque mondiale
BA	Banque d'Algérie
LF	Loi de Finance
LFC	Loi de Finance Complémentaire
Mrds DA	Milliards Dinars Algériens
SCM	Supply Chain Management
EVP	Equivalent Vingt Pieds
VLCC	Very Large Crude Carriers
ULCC	Ultra Large Crude Carriers
TPL	Tonnes de Port en Lourd
LNG	Line Natural Gas
LPG	Line Petroleum Gas
B/L	Bill of Lading
LTA	Lettre de Transport Aérien

LVI	Lettre de Voiture Internationale
NVOCC	Non-Vessel -Operating Common Carrier
CNUCED	Conférence des Nations Unies Sur le Commerce Et le Développement
CNAN	Compagnie Nationale Algérienne
GSERPORT	Groupe Service Portuaire
APCS	Algerian Port Community System
SIGAD	Système d'information et de Gestion Automatisée Douanière
OIG	Organisme Inter Gouvernementales
ONG	Organisation Non Gouvernementale
MSF	Médecins Sans Frontières
DIP	Droit International Public
SH	Système Harmonisé
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
CCD	Conseil de Coopération Douanière

INTRODUCTION GENERALE

Introduction générale

L'accélération des échanges économiques à travers l'histoire et surtout dans les dernières années été à l'origine d'une forte croissance économique mondiale. Cela a permis un développement industriel global rapide et contribué à une amélioration des conditions économiques globales, en créant de nombreuses richesses économiques. Surtout à ne pas confondre avec le commerce international. On entend par mondialisation la libre circulation des biens et services, des capitaux ainsi que les personnes à travers le monde, tandis que le commerce international ne concerne que l'ensemble des flux de marchandises et de services entre les espaces économiques nationaux dans le cadre des échanges internationaux. Donc le commerce international est l'échange des biens et des services entre pays.

Toutefois, cette croissance économique tirée par la mondialisation ne s'est pas faite sans éveiller les critiques. Les conséquences de la mondialisation sont loin d'être homogènes, inégalités de revenus, de développement, dégradation des termes de l'échange. Certains acteurs (pays, entreprises, individus) bénéficient plus des phénomènes de mondialisation, tandis que d'autres sont parfois perçus comme les « perdants » de la mondialisation. Dont celle-ci a provoquée de sérieux dommages environnemental, comme les effets de serre qui a endommagé sérieusement la couche d'ozone et provoqué le réchauffement de la planète et le déséquilibre climatique, la pollution des océans par les bateaux, la pollution des aires par les avions et les usines industrielles.

Parmi toutes ces contraintes rencontrées par la mondialisation de nos jours, les plus importantes sont la crise sanitaire et son impact sur le commerce international et l'économie mondial, l'instabilité économique, sociale, financière et politique des pays en voie de développement touchés par cette pandémie et les catastrophes environnemental engendrées par les pays industriels durant les quarante dernières années (réchauffement climatique de la planète, pollutions des océans).

A l'instar des autres pays, l'Algérie se devait s'intégrer dans le tissu économique mondial par la mise en œuvre de réformes économiques et financières visant la

libéralisation du commerce extérieur. Durant les années quatre-vingt-dix, des réformes ont redéfini le cadre réglementaire avec l'introduction d'un certain assouplissement dans la réglementation tout en préservant les attributions et missions de l'Etat qui a gardé son rôle de régulateur de l'économie.

Afin d'avoir un bon déroulement des échanges commerciaux l'Etat algérien met en place des mécanismes et des organismes pour mieux gérer et contrôler les transactions cela avec une présence d'une multitude des textes juridiques dont les conventions internationales, des lois, des ordonnances, des décrets, des décisions, des règlements et autres).

Parmi les institutions qui interviennent dans ces échanges et qui jouent un rôle primordial pour le respect de ces textes juridiques, nous retrouvons les services de douane, qui peut être perçus comme une administration qui organise et surveille la perception des droits d'importation et d'exportation. Les administrations des douanes prennent diverses mesures afin de se moderniser et simplifier les procédures de dédouanement, elle doit connaître le mieux possible les besoins et les attentes des entreprises afin d'y faire efficacement face.

L'économie algérienne est principalement tirée par les hydrocarbures et l'investissement public. Les hydrocarbures représentent 98% des exportations, 60% des recettes fiscales et 19% du PIB. De tous les produits énumérés, le pétrole est le plus touché par Covid-19. Traditionnellement, l'Algérie a puisé dans ses réserves de change (gérées par le règlement sur les ressources étrangères) pour compenser les fluctuations des prix mondiaux des hydrocarbures et sa diversification économique insuffisante.

L'Algérie a considérablement augmenté ses exportations de gaz ces dernières années, mais pourrait ne pas être en mesure de conclure de nouveaux accords car ses réserves s'avèrent insuffisantes. Le pays cherche des moyens de réduire sa dépendance au gaz pour la production d'électricité en investissant dans l'énergie solaire. Suite à la crise de Covid-19 et à la baisse des revenus pétroliers et gaziers, le gouvernement a mis en œuvre le nouveau « plan de relance économique et sociale ». Le nouveau plan maintiendra la politique de subvention du pays inchangée.

L'Algérie a une économie ouverte dans laquelle le commerce extérieur représente 52% du PIB. Le gaz naturel et les produits pétroliers représentent la quasi-totalité des exportations. En particulier, les hydrocarbures représentent 96% du volume total des exportations. Les principales importations de l'Algérie étaient le blé, les voitures, les produits pétroliers, les produits laitiers et les médicaments. En revanche, le volume des importations devrait passer de -2,7% en 2020 à -0,5% en 2021.

En 2017, l'Italie était la première destination des exportations algériennes (16%), suivie de la France, de l'Espagne, des États-Unis et du Brésil. La Chine était de loin le principal fournisseur de biens en Algérie (18,1% de toutes les importations), suivie de la France, de l'Italie, de l'Allemagne et de l'Espagne. Riche en ressources naturelles et économiquement stable, l'Algérie a attiré un niveau convenable de flux d'IDE entre 2006 et 2011. Cependant, plus récemment, il y a eu un net déclin de l'investissement européen et un intérêt grandissant des investisseurs du Golfe, les flux entrants étant principalement dirigés vers le secteur des ressources naturelles suite à la crise économique sanitaire mondiale déclenchée par la pandémie de Covid-19.

Au cours des dix dernières années, nous avons pu observer une réorientation des IDE vers le marché domestique, grâce à la prolifération de projets de développement dans les transports et les infrastructures.

La Chine et la Turquie ont beaucoup investi en Algérie, surpassant ainsi la France, qui occupait historiquement la place de premier investisseur dans le pays. Au niveau national, la Chine, Singapour, l'Espagne et la Turquie sont les principaux investisseurs ; tandis que l'industrie, le tourisme, la construction et l'agriculture sont les secteurs qui reçoivent le plus d'IDE.

Les mesures protectionnistes, ainsi que la corruption, la bureaucratie, un secteur financier faible et l'insécurité juridique en termes de droits de propriété intellectuelle sont de sérieux obstacles à l'investissement. Jusqu'en 2019, la participation d'un investisseur étranger dans une entreprise algérienne était limitée à 49% et les entrepreneurs étrangers sont contraints de trouver des partenaires locaux pour les appels d'offres publics ¹.

¹ Statistiques du Ministère du Commerce, www.commerce.gov.dz, consulté le 15 juin 2021

L'Algérie a ratifié l'Accord sur la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAF) en décembre 2019 à Accra, au Ghana. L'accord permet aux États intéressés de bénéficier de l'élimination progressive des barrières tarifaires pendant une période de cinq ans à compter de son entrée en vigueur en juillet 2020. L'accord vise à libérer les États africains de la dépendance à l'égard de l'extraction des matières premières et à promouvoir le commerce interafricain.

La Chine était en 2020 le 1er fournisseur de l'Algérie (avec une part de marché de 17%), suivie par la France (10%) et l'Italie (7%). Conséquence d'une baisse des exportations algériennes plus importante que celle des importations, le déficit de la balance commerciale s'est accentué de 72% en 2020, atteignant 10,5 Mds USD. Le taux de couverture (exportations/importations) était de 69%, contre 85% en 2019 ².

Les exportations de l'Algérie hors hydrocarbures ont enregistré une hausse de 64,56% durant les 4 premiers mois de 2021 par rapport à la même période de l'année écoulée, s'établissant à 1,14 milliards USD, selon un bilan communiqué dimanche par le ministère du Commerce.

Le montant des exportations hors hydrocarbures s'est élevé à 1,14 milliards USD durant les 4 premiers mois de 2021, en hausse de 64,56% par rapport à la même période de 2020, où elles ont atteint 694 millions USD.

Le ministère des Finances annonce une amélioration notable des agrégats du commerce extérieur au cours des huit premiers mois de l'année 2021 comparativement à la même période de l'année 2020. Selon le ministère des Finances, cette contraction s'explique par la forte augmentation des exportations globales des marchandises qui passent de 15,1 Mrds US à fin Août 2020 à 23,7 Mrds US, à fin Août 2021 dont 2,9 Mrds US d'exportation hors hydrocarbures. Le taux de couverture des importations par les exportations s'est ainsi amélioré puisqu'il atteint 96,24% à fin Août 2021, contre 66,6% à fin Août 2020.

² Statistiques du Ministère du Commerce, www.commerce.gov.dz, consulté le 15 juin 2021

² Afin de fournir aux banques une liquidité supplémentaire pour financer l'économie, la Banque d'Algérie a nettement baissé le ratio des réserves obligatoires à 3 % en septembre 2020 alors qu'il était de 12 % en février 2019.

Cependant, l'Algérie devrait approfondir les mesures pour élargir l'assiette fiscale, portée par la loi de finances de 2021, et mettre en place un programme visant à diversifier son économie en vue de limiter la dette publique interne. Dans le cas contraire, la forte dépendance de l'économie algérienne aux hydrocarbures continuera d'entraver ses perspectives de développement sur le moyen terme.

Depuis le début de l'année 2021, les signes fondamentaux d'une reprise de l'économie mondiale en relation avec le reflux de la pandémie du Covid-19 ouvrent de nouvelles perspectives favorables pour l'ensemble des économies, notamment, celles développées et émergentes. Dans un tel contexte, les principaux indicateurs macroéconomiques et budgétaires de notre pays confirment une certaine reprise de l'activité économique et montrent une prise en charge des besoins des citoyens en matière de revenus et de couverture sociale et sanitaire.

L'année 2021 été consacrée à la stabilisation des fondamentaux de notre économie, à travers un retour progressif de l'activité économique à des niveaux permettant le rattrapage des pertes subies en 2020 et une atténuation des déséquilibres internes et externes des comptes de l'Etat. En effet, la croissance économique de notre économie a été revue à la hausse et devrait se situer à +4,2% en 2021 (contre +3,98% dans la LFI 2021), en relation avec le retour progressif de l'activité économique suite à l'amélioration de la situation sanitaire après le repli de la pandémie ³. Cette amélioration sera principalement tirée de l'amélioration de la croissance du secteur des hydrocarbures et hors hydrocarbures qui atteindraient +10,1% et +3,2% respectivement. La croissance Hors hydrocarbures se situerait à +3,2% dans la LFC 2021, contre +2,4% prévue dans la LF 2021, pour tenir compte de la reprise de l'activité des secteurs de la construction (+3,8%) et des services marchands (+3,6%).

La reprise de l'activité économique est reflétée par le niveau des recouvrements fiscaux, effectués par l'administration des impôts, par une hausse de 9,5% à fin avril 2021 (807,65 Mrds DA), par rapport à la même période de 2020 (737,69 Mrds DA).

En effet, les exportations d'hydrocarbures ont augmenté de +32,70% et les exportations hors hydrocarbures de +81,71%. Le taux de couverture commerciale s'est amélioré puisqu'il a atteint 92% à fin mai 2021 contre 72% à fin mai 2020.

L'Algérie qui a développé de nombreux engagements de partenariats, visant la diversification de ses recettes hors-hydrocarbures à travers le commerce extérieur, mais aussi une meilleure attractivité des IDE (investissement direct étranger) pour améliorer et développer son économie.

En termes de règlements, nous allons citer dans notre modeste travail les lois et règlements existants, mis en place par l'état algérien au profit des logisticiens et du commerce extérieur.

Dans ce contexte, nous exposons les plateformes logistiques servant le commerce extérieur, passant par les ports maritimes et les zones extra portuaires, aéroports, terminaux ferroviaires et routiers.

Parmi l'ensemble de ces facteurs, notre travail sera orienté vers les zones logistiques en Algérie et leurs rôles économiques en Algérie, ce qui nous laisse poser les questions suivantes :

- **Quels sont les enjeux et perspectives des zones logistiques sous douanes sur l'économie nationale en vue de la réglementation algérienne ?**
- **Quels sont les leviers économiques pour rebooter l'économie algérienne ?**

Pour répondre à cette problématique, nous avons partagé notre travail de recherche en trois chapitres :

Le premier chapitre : les zones logistiques en Algérie ;

Le deuxième chapitre est réservé aux régimes juridiques et douaniers des zones logistiques sous douanes ;

Le troisième chapitre sera consacré à l'étude de cas.

CHAPITRE I :

Les Zones logistiques en Algérie

Dans le développement de chaque économie d'un pays en générale et chaque entreprise en particulier on retrouve la fonction ou logistique au cœur de ces derniers, qui est considéré comme levier économique et de développement pour les entreprises ou les pays. La Logistique en générale, est une chaine de plusieurs intervenants représentés comme maillons, qui agissent sur le bon fonctionnement et le développement de l'activité économique d'un pays au niveau national et international. La mauvaise gestion de la logistique peut engendrer de sérieux défaillances ou la faillite du pays causé par une crise économique provoquée par cette dernière.

Souvent mal comprise ou mal interprétée lorsqu'on n'est pas dans le domaine, la logistique est encore souvent confondue avec le transport, mais le transport n'est que l'une des composantes de la logistique. La mondialisation et les exigences de rapidité de la part des consommateurs donnent aujourd'hui à la fonction logistique un statut indispensable à maîtriser pour mener à bien l'envoi, la réception, le stockage des marchandises. La logistique a plusieurs définitions possibles, nous allons prendre la plus simple d'entre elles afin que les lecteurs ont une vision claire sur la logistique et commence à y méditer sur cette fonction ou ce concept.

CHAPITRE I : Les Zones logistiques en Algérie

Section 1 : Définitions et concepts

La logistique désigne l'ensemble des processus et la manière de mettre à disposition d'un client un produit donné au bon moment, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité. L'ouverture des marchés et la rapidité des échanges conduit les entreprises à exporter leurs marchandises dans le monde entier, sous la pression de délais de livraison réduits. Ainsi, il est indispensable de mettre en place une logistique de plus en plus performante, en concentrant vos efforts sur la fonction Transports. Son efficacité dépend concrètement des moyens utilisés pour réaliser le déplacement de toutes les marchandises.

Les missions du logisticien sont :

- D'organisation les flux pour acheminer chaque produit de l'entrepôt jusqu'au client final ;
- De trouver le meilleur schéma de transport pour répondre au mieux aux attentes du client et il est possible d'utiliser un ou plusieurs modes de transport, selon les contraintes à respecter, le point de départ et d'arrivée des marchandises ;
- De choisir prestataire le plus qualifié pour accomplir la mission de transport ;
- De suivre les flux de transport, et de la mise en place de toutes les procédures en cas de difficulté à résoudre ;
- De la validation des coûts logistiques, incluant le contrôle des prestations facturées par les prestataires et la validation des coûts avant la soumission de la facture au service comptable.

Le concept de logistique a considérablement évolué face aux nouvelles contraintes et problèmes qui sont présents dans les entreprises. En effet, d'une part les consommateurs sont de plus en plus exigeants sur les produits, sur la qualité et les délais et d'autre part les entreprises éprouvent de plus en plus de difficultés à réduire les coûts logistiques. L'automatisation croissante des procédés a entraîné des coûts qui sont parfois mal maîtrisés.

De plus, les entreprises n'ont pas toutes mis en œuvre des systèmes de pilotage par l'aval pour réduire leurs coûts de stockage. Enfin le développement des marchés à l'international impose des coûts de logistique et de manutention de plus en plus élevés.

La logistique est désormais un enjeu stratégique majeur des entreprises industrielles et commerciales engagées dans des secteurs concurrentiels.

C'est un véritable gisement de valeur ajoutée auprès des clients sous forme de qualité de service, de performance en délai et en réactivité. En outre, la logistique est un des lieux principaux où se joue la rentabilité de l'entreprise, par l'optimisation des capacités de production, des stocks et des coûts de distribution.

Jadis, elle était considérée comme une simple intendance nécessaire qui devait suivre la production et permettre d'acheminer les produits. Désormais, elle est au centre des projets de configuration des systèmes de production, de sourcing et de vente, pour permettre leur compétitivité globale.

Cette tendance est encore renforcée par le contexte économique, dans lequel les exigences se renforcent, où la mondialisation des échanges suscite des réseaux internationaux, où les produits se diversifient et où leur cycle de vie se raccourcissent, où les partenariats de co-traitance entre entreprises se développent.

En parallèle, de nouvelles opportunités sont offertes par l'évolution des technologies et des méthodologies, en particulier en ce qui concerne les systèmes d'information, qui tendent à renouveler les problématiques et les solutions. Le présent article retrace l'évolution de la démarche logistique, pour ensuite exposer le concept de chaîne logistique ou « supply chain ». Il situe alors les enjeux de la performance logistique. Le système d'information logistique est abordé, ainsi que les composantes de l'organisation de la fonction logistique. Le concept logistique est vu sous l'angle des phases successives

du cycle de vie des produits. Enfin sont évoquées quelques grandes tendances d'évolution future.

La logistique est une fonction charnière. Tout problème dans la préparation, l'expédition ou toute autre activité sur l'entrepôt entraîne des dysfonctionnements dans l'approvisionnement des clients.

La logistique connaît depuis une vingtaine d'années un fort développement et de profondes mutations. Le supply chain management (SCM) permet le passage d'une économie de production (fordisme) à une économie de circulation (toyotisme), d'une logique transactionnelle à une logique relationnelle, d'une approche en termes de chaîne à une approche en termes de réseau, d'une vision intra-organisationnelle à une vision inter-organisationnelle.

Les mutations induites par la démarche SCM ne sont pas perceptibles uniquement au niveau de l'entreprise industrielle et commerciale, elles ont aussi entraîné des changements radicaux au niveau de la firme de transport. Le transporteur ne va pas seulement assister à une revalorisation de sa fonction classique à savoir la traction, il va se voir attribuer de nouveaux rôles et de nouvelles fonctions, jusque-là réservés aux firmes industrielles. Ce qui induit, par conséquence, une véritable mutation de sa profession. Le transporteur est désormais perçu comme un prestataire de service logistique prenant appui davantage sur les activités hors traction.

Par ailleurs, la mutation des transports n'est pas uniquement d'ordre technique, elle est d'abord organisationnelle. En effet, d'une régulation modale, les transports ont rapidement basculé, sous la pression des exigences logistiques, vers une régulation multimodale exigeant des interfaces qui relient entre les différents modes de transport baptisés des plates-formes logistiques.

La logistique a toujours été associée à manipulation physique des biens. Elle a été longtemps circonscrite au transport et stockage et, aujourd'hui encore, on peine à trouver une définition unique et satisfaisante du terme "logistique". Le taylorisme avait disjoint en opérations élémentaires le stockage, la manutention, le transport, la préparation des commandes, l'expédition, les approvisionnements, etc. L'exécution et le management de ces tâches étaient confiés à autant de services, très spécialisés et indépendants. Comme souvent dans ces cas-là, l'efficacité globale est moindre que la somme des efficacités de chacun des services.

L'évolution de la fonction logistique vers une fonction unique et de dimension stratégique a été plus lente que celle de la qualité, par exemple, essentiellement en raison de la multiplicité et la diversité des opérations à englober. La première évolution de la fonction logistique est celle de la période post-taylorienne. En effet, certaines opérations ont alors été regroupées en logistique amont d'une part, elles couvraient les approvisionnements, la réception et stockage des matières, le magasinage, la préparation et la mise à disposition des lots pour la fabrication, d'autres, regroupées en logistique aval, reprenaient les produits issus de la fabrication pour les mettre en stock, préparer les commandes clients et les expédier.

Cette réintégration post-taylorienne préfigure par le passage d'une fonction logistique fragmentée à un processus logistique cohérent. Elle élève le niveau de la fonction logistique vers le niveau tactique, auquel elle commence à donner une signification plus étendue que la simple manutention et transport. On quitte la pure manipulation d'entités physiques pour raisonner en flux amont (entrant) et aval (sortant), les objectifs restent néanmoins essentiellement la minoration des coûts.

Le concept de Supply Chain va réellement structurer la fonction logistique de manière transverse et l'aligner sur les processus. En passant d'une logique de gestion des stocks à une gestion des flux physiques, mais aussi et surtout d'informations, l'entreprise peut se différencier de ses concurrents en se focalisant sur la satisfaction du client, dont elle connaît mieux les attentes. Dès lors, l'entreprise peut proposer une offre enrichie, pertinente et économiquement acceptable.

La relation client/fournisseur peut évoluer d'une simple relation marchande vers le partenariat. La fonction « production » et l'administration des ventes deviennent elles aussi des maillons cette nouvelle logistique. La Supply Chain étendue donne aux parties prenantes, fournisseurs et clients, une vision inter organisations et les structure en quasi-firme. Les limites physiques et juridiques des différentes entreprises qui composent le réseau n'ont plus de signification pratique : la dimension de la fonction logistique est alors stratégique.

La notion de chaîne logistique correspond à la globalité du flux des produits, en partant du premier des fournisseurs pour terminer au client ultime : le consommateur. Cela intègre ce que certains nomment supply chain (chaîne de l'approvisionnement) mais aussi

la demande chaîne (flux d'information sur la demande), les besoins des clients exprimés ou prévisibles.

Cette chaîne est très large et forcément ouverte car, d'un côté, les fournisseurs ont presque toujours des fournisseurs et, de l'autre, on peut aller loin, surtout si on va au-delà de l'acte de consommer en pensant au flux de recyclage...

Mais il faut aussi prendre en compte les chaînes locales, entre les différents secteurs d'une même entreprise chacun étant client ou fournisseur d'un autre.

Le concept de chaîne logistique permet un regard sur l'activité qui ne se contente pas d'apprécier les choses à l'intérieur du seul périmètre d'une usine, par exemple, mais qui prend également en compte les clients et les fournisseurs pour trouver des solutions plus optimales du point de vue de l'ensemble de la chaîne logistique : meilleurs coûts, flexibilité, délais, qualité de service

Figure 1 : Les flux et les maillons d'une chaîne logistique

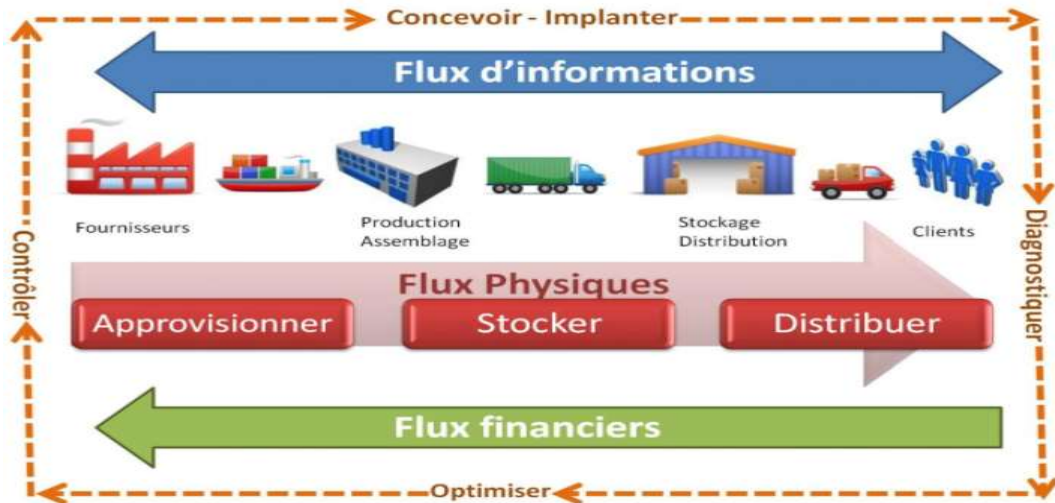
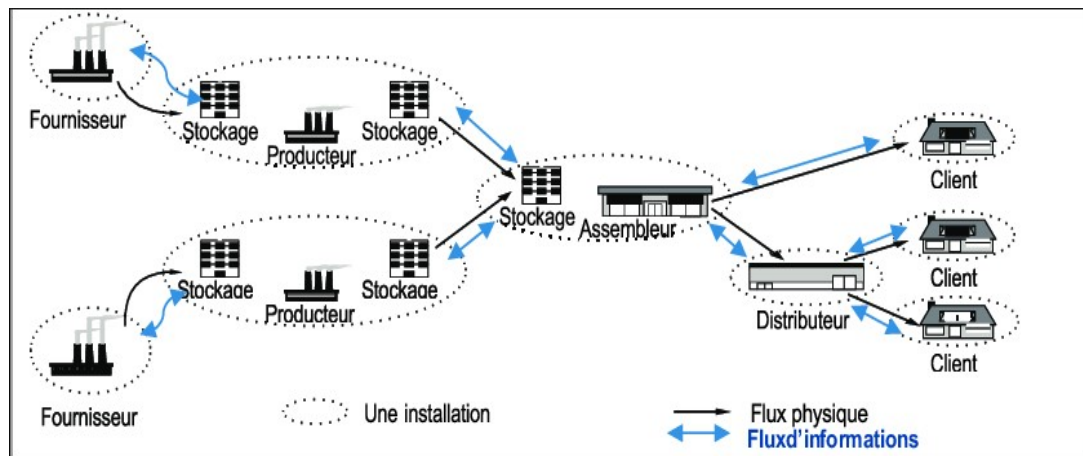


Figure 2 : Les flux et les maillons d'une chaîne logistique internationale
 Source : La chaîne logistique (GALASSO, 2007) « Council of Supply Chain Management »



La conception d'une chaîne logistique nécessite la prise d'un ensemble de décisions réparties selon leur portée temporelle et leur influence sur la stratégie concurrentielle de l'entreprise en trois niveaux : stratégique, tactique et opérationnelle. Les problèmes de conception des réseaux logistiques sont plus souvent complexes par leur nature et par leurs enjeux économiques, organisationnels et sociaux engendrés.³

C'est pour cette raison que la conception des réseaux logistiques a reçu depuis ces dernières années une attention particulière de la part des entreprises et surtout de la part de la communauté scientifique. Plusieurs travaux sont consacrés au problème localisation-affectation, et plusieurs chercheurs travaillent sur la résolution de ce problème en proposant des analyses, des modélisations et des approches de résolution.

Le transport est en général les déplacements des **marchandises**, ou des d'un endroit à un autre. A ne pas confondre avec la logistique qui est l'activité qui gère les flux physiques ou service en amont et en aval d'une entreprise. Ce qui déduit que le transport est un composant de la logistique.

Il existe plusieurs modes de transport et chacun représentent des avantages et inconvénients cité ci-dessous.

³ Master « Conception de la chaîne logistique del'entreprise Toudja » ; Université Abou Bekr Belkaid – Tlemcen ; année 2015/2016.

Tableau 1 : Comparatif des différents modes de transport

MODE DE TRANSPORT	AVANTAGES	INCONVENIENTS
ROUTIER	Rapidité, transport total d'un point à un autre, peut transporter des charges moyennes, peu cher.	Pollution, accidents, embouteillages.
FERROVIER	Plus rapide que le réseau routier, peu de pollution, peut transporter de lourdes charges, très sûr.	Pas de transport total d'un point à un autre, pannes et retards occasionnels.
AERIEN	Le plus rapide.	Le plus cher, le plus polluant
MARITIME	Pratique pour des grands volumes ou de longues distances.	Assez lent, pollue les océans.
FLUVIALE	Pratique pour des grands volumes, peu polluant.	Peu utilisé, le réseau fluvial est peu important ;

Les concepts « **transport intermodal** » et « **transport multimodal** » sont souvent utilisés de façon interchangeable au quotidien, sans que beaucoup de personnes ne comprennent réellement leur signification ou s'il y a une quelconque différence entre les deux.

1/ Le transport intermodal :

Est le déplacement du fret d'un point à un autre à travers plusieurs modes de transport dont chacun a un fournisseur différent et un contrat indépendant. Plusieurs transporteurs sont donc contactés pour réaliser le même voyage à travers plusieurs modes de transport.

2/ Le transport multimodal :

Est le déplacement du fret d'un point à un autre à travers plusieurs modes de transport dont chacun a un fournisseur différent, mais en vertu d'un contrat unique. Un seul transporteur est donc contacté pour réaliser un seul voyage à travers plusieurs modes de transport.

En termes simples, les deux concepts ont la même terminologie, mais la différenciation réside dans le contrat et la responsabilité du transport.

Tableau 2 : Comparatif des deux types de transport

Titres/Types	Transport intermodal	Transport multimodal
Mode de transport	Plusieurs	Plusieurs
Fournisseurs	Plusieurs	Unique
Contrat de transport	Plusieurs	Unique
Responsable du transport	Plusieurs	Unique

Le transport maritime est le mode de transport le plus important pour le transport de marchandises (marine marchande). Le transport maritime est par nature international, sauf parfois dans ses fonctions de cabotage le long des côtes d'un pays.

Comme définition simple, le transport maritime consiste à déplacer des marchandises ou des personnes pour l'essentiel par voie maritime, même si, occasionnellement le transporteur maritime peut prendre en charge le préacheminement ou post-acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port, par exemple). Un tel déplacement sera couvert par un connaissement dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping (lorsque les tonnages sont importants, par exemple).

Ce mode de transport couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc). À côté de ce transport en vrac, il couvre également le transport de produits préalablement conditionnés se présentant sous forme de cartons, caisses, palettes, fûts, ce que l'on a coutume d'appeler de la marchandise diverse ou « divers ».

Depuis le milieu des années soixante, un nouveau marché de transport par mer s'est développé, celui des conteneurs maritimes. D'un format standardisé ,20 ou 40 pieds, ces « boîtes » ont connu un essor fulgurant, révolutionnant à la fois le mode de transport mais également toute la chaîne logistique depuis le fournisseur jusqu'au client final. Transport routier, ferroviaire ou même aérien se sont adaptés pour faire de ces boîtes une « unité de transport intermodal ». La marchandise, une fois empotée en conteneur, ne subit plus d'autre manutention jusqu'à son destinataire final. Ce qui est manutentionné est ainsi le contenant et non le contenu. Il n'y a plus de rupture de charge.

Le conteneur, spécialement conçu pour être facilement manutentionné, stocké, transporté, va rapidement présenter un certain nombre d'avantages :

- ✓ Rapidité : Pour le client comme pour l'armateur, les pertes de temps lors de ruptures de charges sont réduites au strict minimum. De plus, une fois scellé, le conteneur constitue une unité documentaire et donc une simplification des formalités en général, douanières en particulier ;
- ✓ Bon marché ;
- ✓ Économie sur l'emballage (matériel et temps) tout particulièrement lorsqu'il s'agit d'un chargement F.C.L (Full container load).
- ✓ Sécurité renforcée.
- ✓ Économie de stockage, si besoin.

Le transport maritime de conteneurs se fait, de plus en plus, au moyen de porte-conteneurs intégraux, spécialisés. Les cales sont aménagées en cellules, véritables alvéoles, et un système de rails permet d'y guider par glissement les conteneurs. Une véritable course au gigantisme s'est déclenchée pour atteindre aujourd'hui des 10000

équivalent vingt pieds, voire 14500 selon les dernières commandes des plus grands (le danois Maersk est numéro un mondial par exemple et possède également le plus gros porte-conteneurs au monde). Cependant, cette course au gigantisme risque de s'essouffler, ces navires devenant difficiles à rentabiliser et exclus de beaucoup de ports européens ou autres par suite de faiblesse de profondeur de ces derniers ou d'insuffisance d'aliments.

Il existe plusieurs dimension et types de conteneur :

Dimension : Les dimensions générales du conteneur sont :

- Longueur : 20' ou 40' de long (6,058m ou 12,192) m
- Hauteur normale de 8'6" (2,591m)
- Largeur de 8' (2,438m)
- Sa capacité interne est comprise entre 30 et 33m³.

On trouvera aussi des conteneurs de normes supérieures : des "high cubes" de hauteur de 9'6" (2,896m) de façon plus rare des "palet wides" qui ont un centimètre de plus en largeur que les conteneurs classiques et peuvent être mis à bord en quinconce avec d'autres conteneurs classiques. (À vérifier suivant le navire.) Nouvellement des 45' qui ne pourront être mis qu'en pontée et en troisième plan de porte-conteneurs. Les conteneurs sont faits pour les dimensions des voies terrestres et facilitent ainsi leur transport par route, rail et voie fluviale.

Types de conteneurs :

Il existe trois grandes sortes de conteneurs :

- ✓ **Le conteneur divers** : dry, open top, open side, base, flat, open top 1/2 hauteur.
- ✓ **Les conteneurs isothermes** : conteneurs ventilés (insulated), réchauffés (heated), réfrigéré (refrigerated). Ces conteneurs seront soit avec une prise bord (conair), soit avec un groupe accolé au conteneur (reefer).
- ✓ **Des conteneurs citernes.**

Les types de transports maritimes :

- 🚢 **Porte-conteneurs** : Navires puissants et rapides, les portes boîtes, en jargon de marin. Leur taille s'évalue en quantité de conteneurs de 20 pieds (environ 6 m) qu'ils peuvent arrimer. Les plus gros actuels font près de 400 m de long et transportent près de 14000 à 24 000 EVP.

Figure 3 : Navire Porte-Conteneurs



- 🚢 **Vraquiers** : Ces navires transportent soit du grain, soit du minerai. Les plus grands vraquiers sont des minéraliers. Ceux de 300 000 tonnes s'appellent des capsizes.

Figure 4 : Navire Vraquiers



🚢 **Ro-Ro et Ropax** : De l'anglais roll on/roll off. Navires équipés portes permettant de faire entrer et ressortir des véhicules, voitures et camions. Ils assurent ainsi le prolongement des réseaux terrestres. Certains de ces navires sont mixtes et transportent passagers et véhicules. Ils sont appelés Ropax.

Figure 5 : Navire Ropax



🚢 **Réfrigérés** : Navires généralement rapides et de taille assez modeste, transportant bananes, poissons ou viandes congelés.

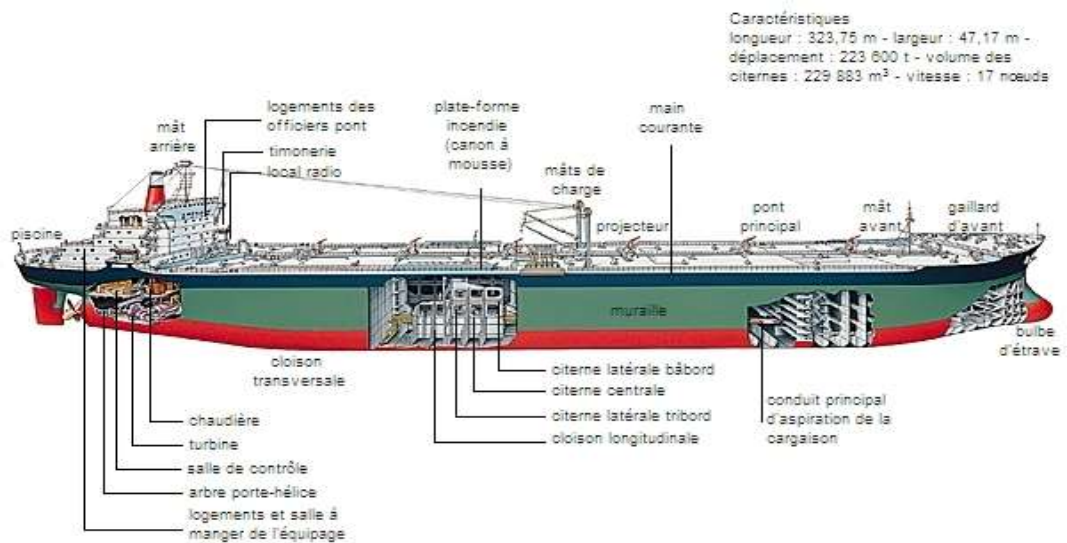
Figure 6 : Navire réfrigéré



🚢 **Pétrolier** : le Pétrole brut est transporté par des tankers de différentes tailles. Les plus grands, baptisés VLCC (very large crude carriers) transportent jusqu'à 349 999 tonnes de port en lourd (tpl) et ULCC (ultra large crude carriers), transportent au-dessus de 350 000 tonnes de port en lourd (tpl)

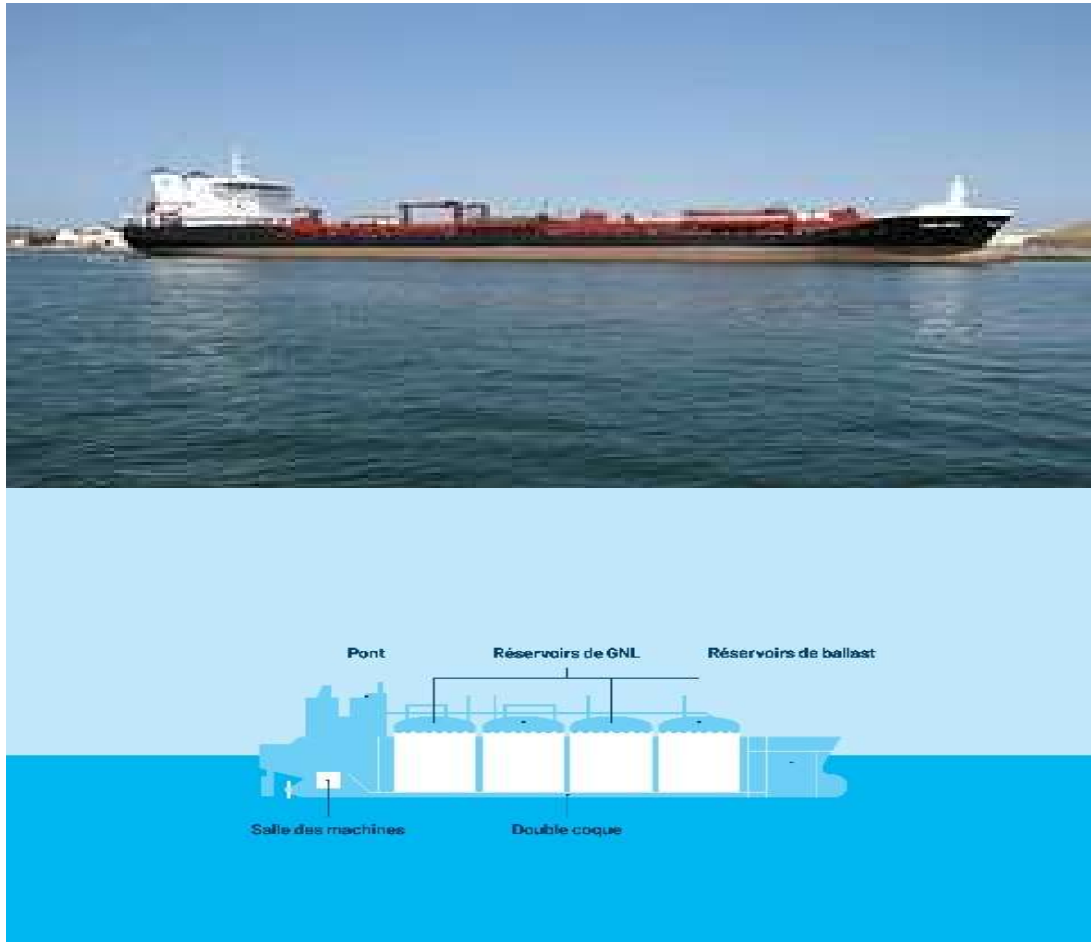


Figure 7 : Navire pétrolier



🚢 **Produits raffinés Les navire-citerne** : qui transportent des produits raffinés (trois ou quatre différents en même temps : essence, gazole, kérosène, fuel domestique) sont de taille réduite (guère plus de 30 ou 40 000 tonnes de port en lourd)

Figure 8 : Navire Citernes



🧩 **Chimiques polyvalents Navires sophistiqués** : transportant presque tout type de liquide à la pression atmosphérique. Chaque cuve est équipée d'une pompe et d'un tuyautage à part, ce qui leur permet de transporter autant de produits différents que de cuves

- ✚ **Gazier** : Avec des techniques de construction différentes, ces navires transportent des gaz à pression normale mais plus ou moins réfrigérés : butane, méthane, gaz naturel (LNG) ou gaz de pétrole liquéfiés (LPG).

Figure 9 : Navire Gazier



Le document utilisé dans le transport en général est appelé **contrat de transport**. Nous pouvons définir le contrat de transport comme une convention entre 2 parties consentantes « le transporteur et le « client ». Il existe plusieurs types de contrat de transport, nous avons :

- **Le connaissement, ou Bill of Lading en anglais** : est le contrat de transport maritime ;
- **La lettre de voiture** : est le contrat de transport routier ;
- **La lettre de transport aérien aussi appelé LTA, ou Airway Bill en anglais** : Normalisée par l'IATA, elle désigne la preuve d'un contrat de transport, de la prise en charge de la marchandise ainsi que du justificatif de prix ;
- **La lettre de transport ferroviaire ou la lettre de voiture internationale, LVI** : désigne un contrat de transport ferroviaire.

Revenons à notre contrat de transport maritime. Le contrat de transport maritime s'appelle CONNAISSEMENT ou B/L.

Par contrat de transport maritime, le transporteur s'engage à déplacer une marchandise d'un point à un autre moyennant un prix spécifié. Il est :

- ✓ A titre onéreux (il y a un prix à payer)
- ✓ Consensuel (2 parties : le chargeur et le transporteur)
- ✓ Synallagmatique (obligations de parts et d'autres)

L'élément qui matérialise le contrat de transport est le CONNAISSEMENT ou B/L délivré en quatre exemplaires :

- ✓ Un exemplaire destiné au commandant en chef du navire
- ✓ Un exemplaire destiné à l'agent consignataire
- ✓ Un exemplaire destiné au Shipper
- ✓ Un exemplaire destiné au réceptionnaire.

Les différents **types de connaissances** sont :

- ✓ Le connaissance à ordre : l'échange se fait par donation (remise)
- ✓ Le connaissance nominatif : l'échange se fait par endossement (c'est le plus courant)
- ✓ Le connaissance « Reçu pour embarquement » (Received for shipment)
- ✓ Le connaissance dit « Embarqué » (Présence effective à bord du navire)

Les informations contenues dans le connaissance sont :

- ✓ Le nom du SHIPPER
- ✓ Le nom du consignataire
- ✓ La NOTIFY PARTY
- ✓ Le nom du navire
- ✓ Le numéro du voyage
- ✓ Le port de chargement / déchargement / transbordement

Il existe 3 **types d'affrètements** :

-  **L'affrètement coque nue** : Le frèteur s'engage à mettre à la disposition de l'affrèteur un navire pour un temps défini sans armement ni équipage ou avec un équipage incomplet. L'affrèteur a la gestion nautique et commerciale du navire.

🚢 **L'affrètement au voyage :** Le fréteur s'engage à mettre à la disposition d'un affréteur un navire déterminé pour un voyage. Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

🚢 **L'affrètement a temps :** Le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire pour un temps (plusieurs mois, voire plusieurs années). Le fréteur conserve la gestion nautique du navire et l'affréteur assure la gestion commerciale.

Les intervenants du transport maritime :

1. **L'armateur :** C'est la personne qui s'occupe à proprement parler du transport maritime. Qu'il soit propriétaire, exploitant ou simple affréteur, c'est-à-dire loueur d'un navire, son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer, en temps et en bon état.

Pour maintenir à flot son entreprise il est en relation avec de nombreux autres intervenants (les transitaires ou commissionnaires) qui sont des intermédiaires, ou mandataires, entre les chargeurs et les transporteurs des marchandises ; les manutentionnaires qui effectuent les opérations portuaires ;

Les sociétés de remorquage, de pilotage ; les assureurs maritimes qui assurent le navire, la cargaison et qui assument la responsabilité en cas d'accident (P&I protection and indemnity club).

Dans les ports où il n'est pas installé l'armateur va confier toutes ces tâches à un agent maritime consignataire.

2. **L'agent maritime :** C'est le représentant de l'armateur, il remplit les formalités administratives et s'occupe de tous les besoins d'un navire avant son arrivée et lors de son séjour en port (remorqueurs, pilote, réparations, relations avec l'administration maritime, etc), des besoins de l'équipage (relève, visite médicale...etc.), et de la gestion de la cargaison. La réglementation oblige les navires à avoir un agent désigné sur place.

3. **Le commissionnaire de transport** : Intermédiaire, professionnel qui organise de façon libre et autonome pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire la totalité ou une partie du transport. Il est responsable de ses fautes. Il met en place et coordonne le transport avec les sous-traitants de son choix, il est responsable des fautes de ses sous-traitants mais pas plus qu'eux. Il répond d'une obligation de résultats, il est présumé responsable et la charge de la non responsabilité lui incombe. Il peut agir dans différents modes de transport, terre, air et mer.
4. **Le Non-Vessel -Operating Common Carrier (ou NVOCC)** : C'est une invention de la pratique américaine, qui situe cet opérateur, suivant le contenu (variable) de son contrat, à mi-chemin entre un transporteur maritime, et un commissionnaire de transport.
5. **Le shiphandler** : C'est la compagnie qui avitaille (approvisionne, en tabacs, alcools, produits alimentaires et toutes autres demandes spécifiques.) les navires.
6. **Le courtier maritime Le Shipbroker, en anglais** : est un professionnel qui s'entremet entre deux entreprises, soit pour acheter/vendre un navire neuf (p.ex. entre un armateur et un chantier) ou un navire d'occasion (entre deux armateurs), soit pour la location (l'affrètement) d'un navire entre celui qui a une marchandise à transporter et celui qui possède le navire susceptible de répondre à cette demande.

Il "rapproche" les parties, mais les aide aussi dans la négociation, dans la conclusion du contrat, et même dans la suite de l'exécution du contrat. En France, il existe une deuxième sorte de Courtier Maritime.

Créé par Colbert, supprimé en 2003 pour des raisons de libre concurrence, le courtier maritime, interprète, conducteur de navires "conduit" les navires en douane, donc effectue les différentes formalités douanières et fiscales relatives à l'escale d'un navire étranger dans un port français. Il s'appelle à présent "conducteur en douanes de navires".

- 7. L'expert maritime :** est un professionnel qui mène inspections, expertises et diagnostics de bateaux, vaisseaux ou autres unités maritimes voire fluviales pour évaluer, guider et rédiger un rapport sur leur état et sur leurs aptitudes selon leurs formations compétences principales.

Le secteur du transport maritime a connu un ralentissement depuis 2009 et faisant face à un avenir incertain. Après +1,8 % en 2015, la croissance du commerce maritime mondial a accéléré en 2016 à +2,6 %, soit 260 millions de tonnes de marchandises supplémentaires transportées pour un total de 10,3 milliards de tonnes, d'après le rapport annuel sur le transport maritime, *Review of Maritime Transport 2017*, publié le 25 octobre, par la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Toutefois, prévient la CNUCED, la croissance 2016 est demeurée inférieure à la moyenne historique de 3 %, enregistrée au cours des quatre dernières décennies (1974-2014).

En 2016, le commerce maritime de marchandises a continué de ressentir les effets prolongés du ralentissement économique entamé en 2009, indique le rapport, qui analyse les faits marquants ayant touché le secteur du transport maritime entre janvier 2016 et juin 2017. L'activité est restée sous pression du fait de la faiblesse persistante de la demande mondiale et de l'incertitude résultant de plusieurs facteurs comme les prix bas des produits de base et du pétrole, l'essor rapide du e-commerce et la concentration croissante du marché des conteneurs avec la naissance de nouvelles alliances maritimes. Toutefois, d'après les prévisions de la CNUCED, le commerce maritime de marchandises devrait augmenter de +2,8 % en 2017, pour des volumes atteignant au total 10,6 milliards de tonnes.

L'étude sur les transports maritimes rend compte de l'évolution mondiale du transport multimodal, portuaire et maritime concernant les principaux trafics de vrac liquides, de vrac secs et de conteneurs.

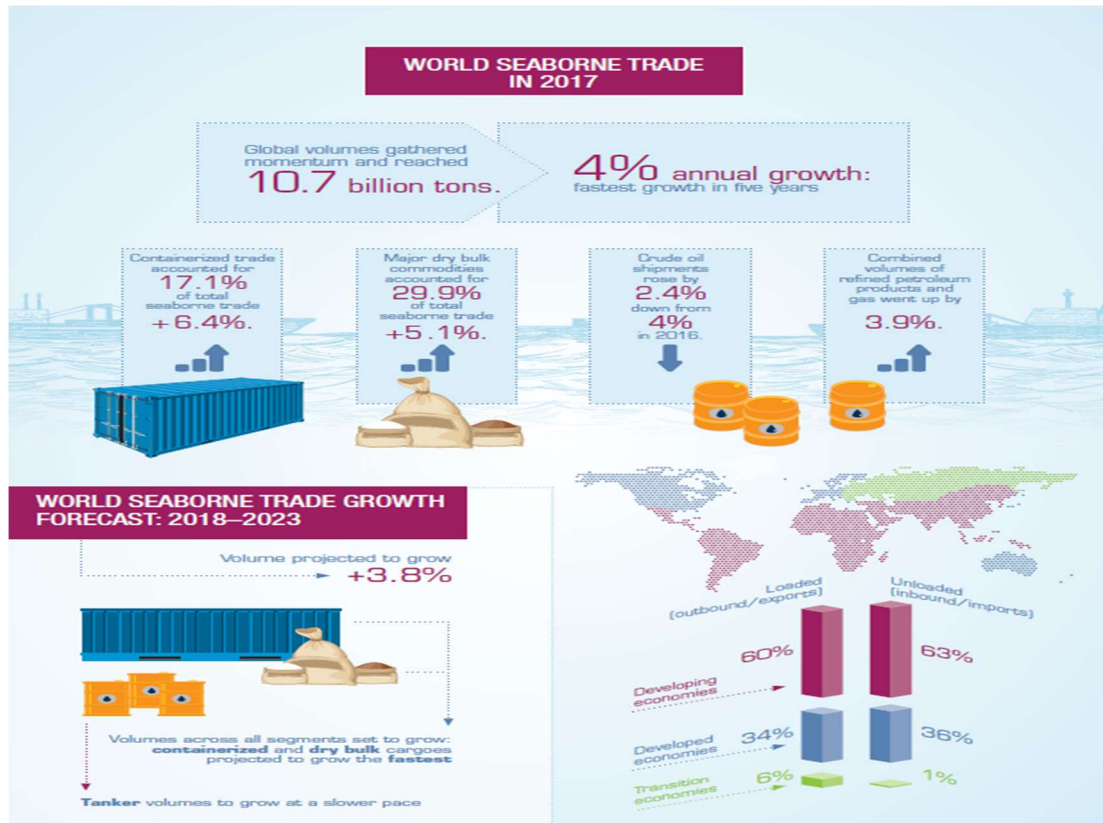
L'émergence de méga-navires, l'intensification de l'activité de consolidation et la formation d'alliances maritimes nouvelles et plus importantes ont modifié la dynamique du secteur. Ces tendances pourraient potentiellement altérer les pouvoirs de négociation entre les armateurs et les propriétaires de la cargaison. Ces bouleversements dans le

secteur entraîneraient, estime la CNUCED, un impact négatif sur les prix et les coûts qui se répercuteraient sur les sociétés de transport de marchandises.

Le maritime reste un mode de transport roi dans le commerce international : plus de 80 % des échanges de marchandises, en volume, et plus de 70 % de leur valeur, sont transportés par mer à bord des navires et traités par les ports maritimes du monde entier. Outre les grandes tendances statistiques, le rapport 2017 de la CNUCED dresse un panorama général des grandes tendances du secteur, et traite de l'organisation de la flotte mondiale de navires, l'évolution des taux de fret, les coûts du transport maritime, les évolutions de l'industrie portuaire (classement mondial des 40 principaux terminaux portuaires à conteneurs, cyber sécurité, consolidation et concentration, méga-alliances et méga-navires), et la connectivité des transports maritimes.

La Commission des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED) a publié son étude annuelle dressant un panorama du transport maritime en 2017. L'organisme onusien note que **la croissance des échanges par voie maritime a été de 4%**, soit la plus forte croissance enregistrée depuis 2012, tirée notamment par les échanges de vrac sec. Au total, ce sont **10.7 milliards de tonnes** qui ont été échangées par la mer, avec une progression du transport conteneurisé (+6.4%), du transport de vrac sec (+5.1%) et du transport de produits raffinés et de gaz (+3.9%). La CNUCED prévoit par ailleurs une croissance moyenne annuelle des échanges maritimes de 3.8% entre 2018 et 2023, mais celle-ci reste menacée par les tensions commerciales et la remontée du protectionnisme.

Figure 10 : World Seaborne Trade 2017
Source : Rapport de la CNUCED « Review of Maritime Transport 2017 » publié le 25 octobre 2017



Section 2 : Les zones logistiques en Algérie

On entend par zone logistique, une zone d'activité dédiée à la logistique, comportant un ou plusieurs types de plateformes différentes, avec une mutualisation des infrastructures communes et des services généraux sur site. On peut distinguer 2 types de zones logistiques :

- Zones logistiques libres
- Zones logistiques sous douane

Après l'indépendance, le transport maritime en Algérie a pris une place importante dans le développement économique du pays ce qui apparaît dans la structure de commerce international composante de l'exportation des hydrocarbures source essentiel de devises et de l'importation de divers produits.

Durant les années 1980, l'Algérie disposait d'une flotte enviable, parmi les plus importantes du tiers-monde. Elle était classée parmi les 50 premières mondiales. La flotte, sous pavillon algérien, était alors composée de plus de 80 navires de tous types (vraquiers, tankers, chimiquiers, transporteurs de gaz, pétroliers, Multipurpose, RO-RO, car-ferries). L'ensemble de cette flotte était exploité par la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation CNAN.

L'âge moyen de la flotte CNAN est supérieur à 30 ans (entre 30 et 35 ans) correspondant à celui de la démolition. Avec l'immobilisation des vraquiers et d'un Multipurpose, dans les faits, 5 navires uniquement sont opérationnels avec diverses fortunes.

Le pavillon national assure moins de 3% des volumes de commerce international de Marchandises du pays (1,4% par rapport au tonnage global des marchandises solides et 1,75% par rapport au trafic conteneurs). L'Algérie dispose de plusieurs ports, dont les plus importants sont suivants :

- 1. Le port d'Alger**
- 2. Le port d'Annaba**
- 3. Le port d'Oran**
- 4. Le port de Djen-Djen**
- 5. Le port de Bejaia**

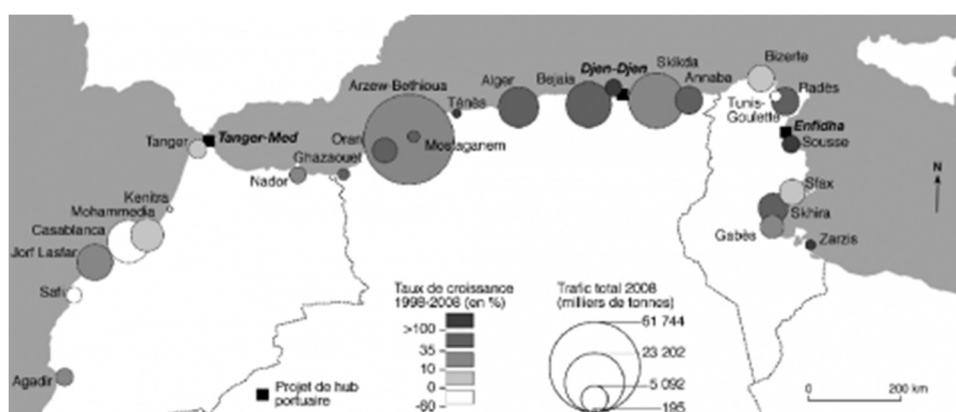
La conteneurisation est le nouveau mode de transport maritime que l'Algérie a adopté depuis 1978.

Les ports étant incapables d'absorber les flux commerciaux (faible productivité, très longs délais d'attente des navires, saturation des terminaux, accès nautique limité...) au point de freiner l'insertion du pays dans l'économie mondiale. Les récentes mesures prises par les autorités algériennes visent à réhabiliter les ports nationaux afin qu'ils puissent, d'une part, remplir leur rôle d'infrastructure de transport et de moyen d'aménagement du territoire, et d'autre part réduire la dépendance vis-à-vis des autres pays du Maghreb et ports méditerranéens en attirant des escales plus directes.

L'Algérie dispose d'une façade de maritime de 1200 km jalonnée de 11 ports de commerce

Figure 11 : Hiérarchie et dynamique des ports du Maghreb

source : autorités portuaires



Trois ports pétroliers (Arzew, Skikda et Bejaïa), trois principaux ports polyfonctionnels (Alger, Oran et Annaba), deux moyens (Djen Djen et Mostaganem) et enfin, trois petits ports (Ghazaouet, Dellys et Ténès).

Hormis ceux spécialisés dans l'exportation des hydrocarbures, ces organismes n'ont pas évolué depuis l'indépendance du pays. Conscient de son retard, l'État algérien semble vouloir renouveler le rôle de ses ports comme outils de son insertion mondiale. Ce retard peut être rapproché d'une tendance générale des pays en développement où le rôle des

ports se heurte à un paradoxe : essentiels au commerce international du pays, ils n'en sont pas la priorité et restent dans l'ombre des grands ports voisins dont ils dépendent pour se raccorder au système mondial .⁴

Or pour l'Algérie en particulier, ceci reflète davantage la dépendance croissante envers l'exportation d'hydrocarbures qu'une réelle dynamique commerciale ou le résultat d'une modernisation portuaire.

Ce déséquilibre dans la nature du trafic pénalise le coût du transport à destination de l'Algérie qui reste plus élevé en raison du retour à vide des conteneurs. Une autre caractéristique de ce trafic est l'importance des produits chinois à l'import (ex : vêtements, produits électroniques, véhicules) avec pour corollaire la diversification des routes maritimes de l'avant-pays et l'importance prise par la route asiatique.

L'ouverture du marché algérien, au début des années 1990, s'est traduit par la croissance accélérée des marchandises débarquées ainsi que par un accroissement très élevé des échanges et notamment des importations se qui demande d'immenses travaux de renouvellement des infrastructures portuaires et extra portuaires et faire des liaisons entre eux en développant les réseaux routiers et ferroviaires

La nouvelle politique des transports de l'État algérien adoptée en 2005 pour la réalisation d'infrastructures de transport d'envergure avec notamment le projet d'autoroute est-ouest et la rénovation en cours du réseau ferré pour la connexion des ports avec les différentes zones logistiques sur le territoire national dès l'année 2012 afin d'améliorer et de booster l'économie nationale.

⁴ Fatima Zohra Mohamed-Chérif du global au local « les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens » ; César Ducruet. (2012).

Figure 12 : L'armature du réseau routier

source : Projet du ministère du transport (2012)

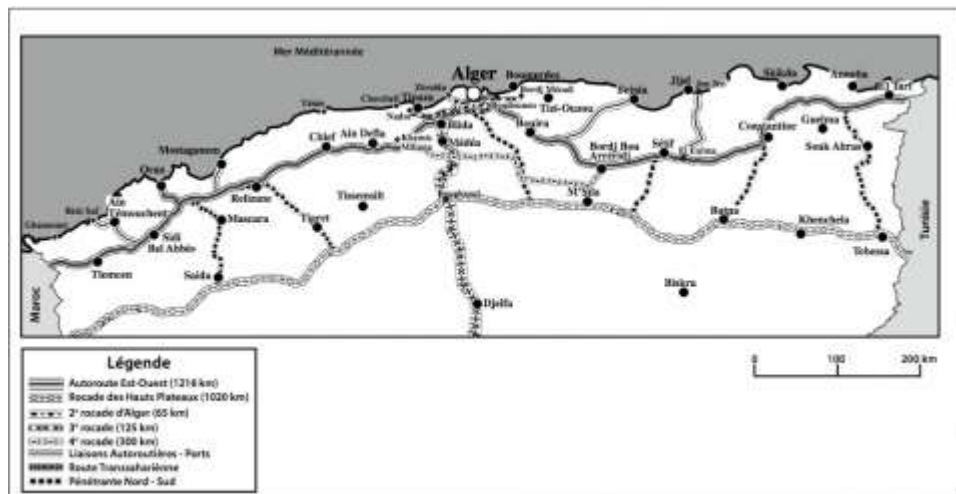
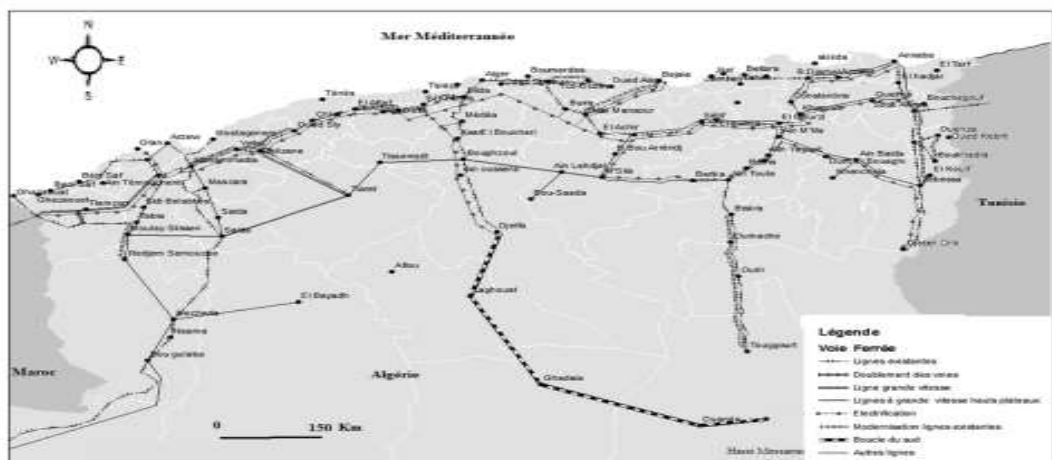


Figure 13 : Le réseau ferré à l'horizon 2025

Source d'après les étude faite par L'SNTF (2008)



Ce qui offre une alternative pour l'Etat Algérien, les armateurs et les clients finals pour maîtriser les prestations logistiques, les couts logistiques la baisse des surestaries et la rapidité des traitements des conteneurs par le biais des réseau routiers et ferroviaires traversant tous le territoire national et avec le projet du développement du réseau ferré jusqu' aux frontières projeté en 2025 (Figure.13) représentera une valeur ajoutée pour l'économie nationale (10)

La digitalisation des activités portuaires et le projet de développement du système SIGAD

Le Groupe SERPORT (Groupe Services Portuaires) a engagé une transformation numérique des ports (APCS) pour moderniser les services proposés et l'optimisation de la gestion. Cette réflexion est basée sur les axes suivants :

- Une meilleure visibilité de la relation client
- Une meilleure gestion de l'information
- Croissance des activités
- Une meilleure maîtrise des coûts et des temps de passages portuaires, pour ce qui concerne ses missions.

A cet effet, le Groupe SERPORT convoite de digitaliser les pratiques par la mise en place d'une plateforme d'échanges de données informatisées aux profits des usagers de l'ensemble des ports, afin d'aller vers un système communautaire.

L'automatisation numérisée des processus de la logistique portuaire, la dématérialisation des procédures demeure un outil stratégique permettant de réagir rapidement et de répondre aux besoins de leurs clients, ainsi qu'une meilleure interactivité au sein de la communauté portuaire.

Cette plateforme est mise en exploitation le 28.07.2020, et est accessible via un portail Web dédié aux usagers des entreprises portuaires www.g-serport.dz

Au lancement, cette plateforme permet :

- La déclaration électronique du manifeste
- La déclaration électronique des annonces navires
- La consultation en temps réel des situations des navires au niveau de tous les ports
- La consultation en temps réel des résolutions des CPN au niveau de tous les ports
- Assistance et suggestions : Ce sont deux menus permettant de demander une assistance ou de proposer des suggestions via une interface disponible.

C'est une plateforme Web dynamique, portable et fluide, les usagers peuvent se connecter de n'importe quelle station afin de saisir, d'importer ou de consulter les données.

L'accès à cet espace Web est sécurisé via des comptes nominatifs dédiés pour chaque usager (login de connexion et mot de passe unique).

Afin de répondre à la nouvelle stratégie adoptée par le Groupe SERPORT et de booster l'activité portuaire, trois projets de réalisation et d'extension des Terminaux à Conteneurs sont en cours de réalisation qui sont :

- Alger d'une capacité d'un million d'EVP,
- Oran d'une capacité d'un million d'EVP
- Djen-Djen d'une capacité de 2 millions d'EVP.

Pour encourager et promouvoir les exportations hors hydrocarbures, deux projets ont été inscrits à cet effet, à savoir celui de la construction d'un terminal minéralier pour l'importation de la matière première et l'exportation de produits finis au niveau de port d'Arzew et la réalisation d'un terminal minéralier pour l'exportation du phosphate au port de Annaba.

D'autres projets d'extension des capacités des ports sont en cours de réalisation à l'instar du quai 25 au niveau du port de Bejaia qui est en cours de finalisation, ainsi que l'appontement minéralier au port de Djen-Djen.

Un programme également ambitieux d'investissement a été arrêté pour le développement des activités de pêche et de la plaisance. Il s'agit entre autres, de rationalisation des capacités existantes à travers le lancement des études, l'augmentation des capacités actuelles par l'installation d'appontement d'accostage, l'installation d'avitaillement des embarcations en carburant et lubrifiant, l'entreposage des bateaux et station d'hivernage.

La Digitalisation du secteur portuaire est un outil stratégique de développement de l'économie nationale et a pour objectif :

- L'élimination de distance pour avoir des informations instantanées,
- Propagation de l'information rapide à grande échelle,
- La collaboration entre les personnes et le partage d'information à temps réel,

- L'automatisation des informations pour une meilleure optimisation du temps de travail.

L'APCS est un service qui permet aux parties concernées par les échanges commerciaux et par le transport maritime de déposer des informations, des données, des messages et des documents normalisés auprès d'un guichet unique, en vue de satisfaire à toutes les exigences requises à l'importation et à l'exportation et au transit des marchandises, à l'exclusion des formalités douanières » précise l'article 3 du décret exécutif, qui acte la création de cette plate-forme qui est « interfacé avec le système d'information de l'administration des douanes ». Précise un des articles du décret exécutif n°21-147 qui détaille les missions d'APCS.

Base Légale :

- Décret exécutif n° 21-146 du 5 Ramadhan 1442 correspondant au 17 avril 2021 fixant les modalités de mise en place et de fonctionnement du guichet unique dédié à l'accomplissement des formalités douanières à l'importation, au transit et à l'exportation – JO N°31, P 05 du 27 avril 2021.
- Décret exécutif n° 21-147 du 5 Ramadhan 1442 correspondant au 17 avril 2021 fixant les modalités de mise en place et de fonctionnement du guichet unique dédié à l'accomplissement des formalités douanières à l'importation, au transit et à l'exportation – JO N°31, P 05 du 27 avril 2021.

Cette application APCS vise :

- ✓ Relevé les défis pour se positionner en tant que leader dans le secteur des transports maritimes ;
- ✓ Optimiser et harmoniser les processus de gestion de la communauté portuaire ;
- ✓ Offrir des services de meilleure qualité
- ✓ Promouvoir les exportations tout en simplifiant les procédures ;
- ✓ Améliorer le contrôle & la prévisibilité ;
- ✓ Obtenir des statistiques à temps réel ;
- ✓ S'engager dans la digitalisation et la modernisation des services offerts aux clients de la place portuaire ;

- ✓ Faciliter les échanges avec les plates formes du bassin méditerranée et autres (EDI, manifeste, document FAL) ;
- ✓ Accroître la compétitivité des intervenants du commerce extérieur ;
- ✓ Réduire le cout et le délai de passage de marchandises dans les ports.

Concernant la gestion des produits dangereux et inflammables au niveau des ports le Groupe SERPORT assure le règlement de l'exploitation des ports qui date depuis 1975 interdit le séjour de marchandises dangereuses au sein des entreposages portuaires.

En plus de ces entreprises en activité, il y a une onzième entreprise qui est chargée de l'exploitation du nouveau projet de port du centre situé à Cherchell (Tipaza), quatre sociétés de logistique et la société de Béthioua, port minéralier ainsi que et la société de gestion des ports de pêche.

Tous cela en pallelle au projet de perfectionnement et la numérisation du système harmonisé Système SIGAD entre la douane algérienne et son partenaire Sud-Coréen en 2018 toujours en cours.

Section 3 : Conventions et accords internationaux ratifiés par l'Algérie

La Mondialisation est gérée par des règlements et des lois établis par des Organisme Internationaux, des organisations intergouvernementales et organisations non gouvernementales. Il faut distinguer les organisations publiques, dites aussi intergouvernementales (OIG), qui émanent de, et sont contrôlées par des gouvernements de divers pays, des organisations non gouvernementales (ONG) qui émanent des personnes privées et agissant dans divers pays, parfois abusivement appelées organisations internationales

Elles sont environ 3 000 dans le monde. Ce sont de simples associations de droit privé, dont l'activité est internationale. L'Amnesty International ou encore Médecins sans frontières (MSF) en sont des exemples. Il est important de noter que le Mouvement international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge a un statut hybride.

Le terme organisation internationale est utilisé pour désigner les seules organisations intergouvernementales. Il faut noter par ailleurs, pour celles-ci, le grand éventail des termes utilisés, qui ajoute du flou dans le vocabulaire : « Organisation internationale », « Organisation d'instance internationale », « Institution internationale », « Organisme multilatéral », en constituent des exemples. Certes, dans une analyse plus approfondie, des nuances apparaissent d'une expression à une autre.

Les organisations internationales, au sens d'OIG, ont été admises comme sujets dérivés du droit international public (DIP), constituant aux côtés des États, les seules institutions à faire partie intégrante du cercle réservé des sujets de cette branche du droit.

La Commission du droit international (CDI) définit l'organisation internationale comme « toute organisation instituée par un traité ou un autre instrument régi par le droit international et doté d'une personnalité juridique internationale propre. Une organisation internationale peut comprendre parmi ses membres des entités autres que des États ». Cette définition a été proposée par la CDI dans le cadre de ses travaux sur la responsabilité des organisations internationales.

Une organisation internationale est créée grâce à un instrument juridique qui constate l'accord des États membres. Cet instrument juridique peut revêtir plusieurs noms : charte, constitution, statuts, etc.

Il prend la forme soit d'un traité international, soit d'une convention, soit d'un accord. Il est soumis à la procédure de ratification. Pour qu'un instrument juridique d'une OI entre en vigueur, il faut que cet instrument ait atteint un nombre de ratifications fixé par l'acte multilatéral fondateur. Ce nombre peut être soit un nombre minimal, qui est alors appelé un seuil (situation la plus fréquente dans les Organisations Internationales à vocation universelle, telle l'Organisation des Nations unies [ONU]), ou la totalité des États membres (situation la plus souvent rencontrée dans les Organisations Internationales à vocation restreinte, spécifiquement les Organisations Internationales d'intégration, induisant des relations renforcées entre les États membres).

Par exemple, l'OMC est entrée en vigueur quand il y a eu au moins 80 ratifications sur 128 membres. Parfois, l'évolution de l'organisation internationale (OI) est soumise à un accord suscité par l'unanimité de ses parties (les États membres), ce qui est le cas pour l'Union européenne. Cependant, l'exemple de l'Union européenne n'est peut-être pas le meilleur, puisque celle-ci n'est généralement pas considérée, strictement parlant, comme une organisation internationale. Il s'agirait plutôt d'une création *sui generis*, à mi-chemin entre un État supranational et une organisation internationale

Les organisations internationales jouissent de la personnalité morale. Elles ont alors quatre privilèges :

- Elles disposent de biens mobiliers et immobiliers
- Elles peuvent ester (agir) en justice
- Elles peuvent revendiquer certaines immunités, par exemple fiscales (en fonction de l'accord de siège, statut constitutif de l'OI, les fonctionnaires internationaux peuvent bénéficier d'une exception d'impôts dans le pays où siège l'OI. Ceci a pour but de garantir leur indépendance vis-à-vis de l'État qui les héberge).
- Elles concluent des accords soit avec les États, soit avec d'autres OI. Les accords de siège en sont un exemple.

Au niveau International la douane international est sous tutelle de l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD) qui régit toutes les réglementations douanière et conventions entre les pays afin de simplifier, contrôler et sécuriser les flux de marchandises, service, monétaires et des personnes entre les pays.

Son activité est réglementée par le droit national, mais aussi par des accords internationaux (Organisation mondiale du commerce (OMC), divers traités de libre-échange).

Depuis la deuxième moitié du XX^e siècle, la tendance est à la diminution des barrières douanières (tarifaires ou non) par le biais d'accords bilatéraux, régionaux et mondiaux afin d'accroître les échanges internationaux ce qui a conduit d'une organisation mondiale de la douane (OMD).

L'organisation mondiale des douanes est une organisation internationale qui s'occupe des procédures et réglementations douanières régissant le commerce entre les pays, son action vise à améliorer l'efficacité des administrations des douanes de par le monde, et à les aider à remplir leur double mission de facilitation de commerce internationale et de sécurisation des échanges.

L'OMD officiellement créé en 1952 sous le nom de conseil de coopération douanière, a tenu sa première réunion le 26 janvier 1953 constituée à l'origine par 17 pays, L'OMD s'est développée depuis lors en une organisation à dimension internationale rassemblant 176 pays membres.

L'Organisation mondiale des douanes (OMD) est une organisation intergouvernementale, qui a son siège à Bruxelles en Belgique. Ses membres étant répartis dans le monde entier, l'OMD est considérée comme le porte-parole de la communauté douanière internationale.

L'OMD est réputée pour élaborer des conventions internationales, instruments et outils, notamment sur les sujets suivants : classement des marchandises, évaluation en douane, règles d'origine, perception des recettes douanières, sécurité de la chaîne logistique, facilitation des échanges internationaux, lutte contre la fraude, lutte contre la contrefaçon en veillant au respect des droits de propriété intellectuelle (DPI), promotion de l'éthique et renforcement durable des capacités pour l'application de

réformes et de modernisations douanières. L'OMD gère en outre la nomenclature internationale des marchandises appelée Système harmonisé (SH) et les aspects techniques des accords de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sur l'évaluation en douane et les règles d'origine.

En 1947, treize pays européens créent un Groupe d'étude pour l'Union douanière européenne, chargé d'examiner les questions douanières soulevées dans l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT). Ces travaux aboutissent à l'adoption en 1950 de la Convention portant création d'un Conseil de coopération douanière (CCD), signée à Bruxelles. Le 26 janvier 1953, le CCD tient sa session inaugurale en présence de ses 17 membres fondateurs. Puis le nombre de membres s'accroît, couvrant désormais toutes les régions du monde. En 1994, le CCD adopte sa dénomination actuelle d'Organisation mondiale des douanes. Aujourd'hui, l'ensemble des membres de l'OMD assurent à eux seuls les contrôles douaniers sur plus de 98 % du commerce international.

L'OMD bénéficie d'une reconnaissance internationale en tant que centre mondial des compétences douanières. Elle joue un rôle clé dans les débats d'aujourd'hui, pour le développement, la promotion et la mise en œuvre des procédures et des systèmes douaniers modernes. Elle est à l'écoute des besoins de ses membres et de son environnement stratégique. Ses instruments ainsi que les meilleures pratiques qu'elle a adoptées sont considérés comme fondamentaux pour une bonne gestion des administrations douanières dans le monde entier. L'OMD a pour mission principale d'améliorer l'efficacité des administrations membres et donc de les aider à réaliser leurs objectifs nationaux dans les meilleures conditions, à savoir : la perception des droits, la sécurité nationale, la facilitation des échanges, la protection de la société et le recueil de statistiques commerciales.

Pour réaliser ces objectifs, l'OMD a adopté un certain nombre d'instruments, entre autres :

1. La Convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (Convention du SH) a été adoptée en 1983 et elle est entrée en vigueur en 1988. Le Système harmonisé (SH) est une nomenclature polyvalente de marchandises, utilisée comme base pour déterminer les tarifs douaniers et pour établir des statistiques commerciales internationales. Le SH comprend 5 000 groupes de marchandises identifiées chacune par un code à six

chiffres et classées suivant une structure légale et logique. Ce système repose sur des règles bien déterminées, qui permettent d'obtenir un classement uniforme. Le SH est également utilisé à beaucoup d'autres fins : élaboration des politiques commerciales, règles d'origine, suivi des marchandises contrôlées, taxes internes, tarifs de transport, contrôles des contingentements, suivi des prix, recueil de données comptables nationales, recherche et analyse économique.

2. La Convention internationale sur la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto révisée) a été adoptée en 1974, puis révisée en 1999. La Convention de Kyoto révisée est entrée en vigueur en 2006 et repose sur plusieurs principes clés : transparence et prévisibilité des contrôles douaniers ; normalisation et simplification des déclarations de marchandises et des pièces justificatives correspondantes ; procédures simplifiées pour les personnes autorisées ; utilisation maximale des technologies de l'information ; contrôles douaniers minimums nécessaires pour assurer la conformité aux règlements ; application de contrôles basés sur la gestion des risques et les audits ; coordination des interventions avec d'autres services de contrôle aux frontières ; partenariat avec les entreprises. La Convention de Kyoto révisée encourage la facilitation des échanges et la mise en place de contrôles efficaces, au travers de ses dispositions juridiques qui expliquent en détail comment appliquer des procédures simples mais efficaces. La Convention révisée comprend également de nouvelles règles de mise en œuvre obligatoires. La Convention de Kyoto révisée de l'OMD est souvent confondue avec le protocole de Kyoto, qui fait partie de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC ou CCCC).
3. Convention ATA et Convention relative à l'admission temporaire (Convention d'Istanbul). Ces deux conventions sont des instruments de l'OMD qui régissent l'admission temporaire de marchandises. Le système ATA, qui fait partie intégrante des deux conventions, permet la libre circulation des marchandises à travers les frontières et leur admission temporaire dans le territoire douanier, en franchise de droits et de taxes. Les marchandises sont déclarées sur un document unique appelé carnet ATA, sécurisé par un système de garantie international.

4. La Déclaration d'Arusha concernant l'éthique douanière a été adoptée en 1993 et révisée en 2003. Il s'agit d'un document non obligatoire énonçant un certain nombre de principes de base destinés à promouvoir l'éthique et à lutter contre la corruption au sein des administrations douanières.
5. Le cadre de normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial a été adopté juin 2005. Le Cadre SAFE est un instrument non obligatoire qui contient des normes sur la sécurité de la chaîne logistique et sur la facilitation des échanges, applicables au commerce international de marchandises. Le Cadre SAFE permet une gestion intégrée de la chaîne logistique pour tous les modes de transport, renforce les liens entre les administrations douanières afin d'améliorer leur capacité à déceler les envois à haut risque, favorise la coopération entre les douanes et les entreprises grâce au concept d'Opérateur Économique Agréé (OEA) et encourage la circulation ininterrompue des marchandises le long de chaînes logistiques internationales sécurisées.

Le secrétariat de l'OMD est dirigé par le secrétaire général, élu pour cinq ans par les membres de l'OMD. Le secrétaire général actuel, Kunio Mikuriya, a pris ses fonctions le 1^{er} janvier 2009 jusqu'à nos jours. Mr. Mikuriya s'est fixé comme priorités l'amélioration de la communication, le renforcement des capacités et la recherche. L'OMD est dirigée par le Conseil, qui réunit tous les membres de l'Organisation une fois par an, dans une session présidée par un président élu. Les orientations stratégiques et liées à la gestion de l'OMD sont également définies par la commission de politique générale et le comité financier. Les instruments et les meilleures pratiques sur le plan des compétences douanières sont également élaborées dans le cadre de plusieurs autres comités comme le Comité du système harmonisé, le Comité technique permanent, le Comité technique sur l'évaluation en douane, le Comité technique sur les règles d'origine, le Comité du renforcement des capacités et le groupe de travail SAFE.

Crise sanitaire COVID-19

Depuis La crise sanitaire mondiale Covid-19 en 2019, l'OMD travail en collaboration avec l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) afin de mieux gérer la crise sanitaire

mondiale et le commerce international durant cette pandémie, en faisant des Déclarations conjointes avec les organisations partenaires dont nous pouvons citer quelques-unes

- ✓ L'OMD et l'OMC unissent leurs forces pour minimiser les perturbations du commerce transfrontalier des marchandises ;
- ✓ Déclaration conjointe de l'OMD et l'OMI relative à l'intégrité de la chaîne logistique mondiale durant la pandémie de COVID-19 ;
- ✓ COVID-19 : L'OMD et l'ICC publient une déclaration conjointe et appellent à une intensification des mesures au niveau de la douane et de facilitation des échanges ;
- ✓ Déclaration conjointe de l'OMD et l'IRU sur les mesures à prendre face aux conséquences de la COVID-19 sur le transport transfrontalier ;
- ✓ Déclaration commune de l'OMD, de l'OTIF et de l'OSJD relative aux mesures prises pour pallier les conséquences du COVID-19 sur le transport ferroviaire transfrontalier ;
- ✓ L'OMD et l'UN-OHRLLS appellent à faciliter les échanges et le transit durant la pandémie de COVID-19.

Dans le cadre de la législation :

La convention de Bruxelles a été signée le 25 août 1924 et est entrée en vigueur le 2 juin 1931 Qui régit le contrat de transport.

La durée du contrat du transport maritime est valable depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'au déchargement. Cette convention établit une séparation juridique du transport. Ainsi, le pré et post acheminement terrestre sont exclus de son champ d'application. On ne peut donc engager la responsabilité du transporteur maritime que pendant la phase purement maritime.

Selon la convention de Bruxelles, le transporteur maritime a une présomption de responsabilité en cas de dommage causé aux marchandises. Le transporteur ne pourra dans ce cas s'exonérer qu'en apportant la preuve que le dommage est dû à une cause connue (incendie) et que cette cause figure dans le tableau des causes exonératoires prévues par la convention de Bruxelles (vice propre de la marchandise ; vice caché du navire ; cas de force majeure) et qu'il y a un lien de causalité (trace de fumée) entre cette cause (incendie) et le dommage

La convention de Bruxelles ne s'applique qu'au transport maritime sous connaissement (B/L), elle exclut en cela le contrat d'affrètement maritime.

Elle exclut également de son champ d'application les transports en pontée et les transports d'animaux vivants, des opérations de chargement et de déchargement qui ne sont pas les réalisées avec les grues du navire.

Dans le cadre de la réglementation et de l'application :

Les règles de Hambourg ont été signées le 31 mars 1978. Dès son entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1992 aucune grande puissance maritime n'a ratifié aux règles de Hambourg.

La durée du contrat de transport maritime est valable depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison. La durée du contrat est donc plus étendue par rapport à celle de la convention de Bruxelles. Elle couvre non seulement la phase purement maritime mais les phases de pré et post acheminement terrestre.

Avec les règles de Hambourg, le régime de responsabilité du transporteur maritime est basé sur la présomption de faute. Dans ce registre en cas de dommage causé aux marchandises le transporteur ne peut s'exonérer de sa responsabilité qu'en apportant la preuve que lui-même et ses préposés ont pris toutes les mesures raisonnables afin d'éviter l'évènement ayant causé le dommage.

Les règles de Hambourg à l'instar de la convention de Bruxelles excluent toute convention d'affrètement maritime. Mais aussi son champ d'application est plus large que celui de la convention de Bruxelles. Elle va donc s'étendre à :

- Tout contrat de transport maritime avec ou sans émission de connaissement ;
- Les transports en pontée ;
- Les transports d'animaux vivants ;
- Toutes les opérations intervenant entre la prise en charge par la compagnie de transport maritime et la livraison que ses opérations soient effectuées ou non par la compagnie elle-même.

En outre, les règles de Hambourg s'appliquent non pas seulement entre États signataires mais à tous contrats :

- Dont le lieu d'exécution (port de chargement, de déchargement, lieu d'émission du document de transport) est situé dans un État signataire ;
- Où le document de transport prévoit les règles de Hambourg.

La réglementation internationale relative au Transport international de marchandises dangereuses est révisée tous les ans (IATA) ou plus généralement tous les deux ans.

Des amendements nationaux complètent ces règles internationales.

Le transport de marchandises dangereuses (TMD) s'effectue par voies routière, ferrée, de navigation intérieure, maritime ou aérienne. Il est encadré par les règlements internationaux modaux (ci-dessous) complétés, le cas échéant, d'accords multilatéraux permettant à plusieurs pays d'autoriser entre eux certains transports de marchandises dangereuses non prévus dans les règlements.

- **Le transport routier est régi par l'ADR :** Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route. L'ADR est mis en œuvre par l'arrêté TMD du 29 mai 2009, et plus particulièrement par son annexe I.
- **Le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses est encadré par le RID :** Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, de l'OTIF (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires).
- **Le transport fluvial est régi par l'accord ADN :** accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures.
- **Le transport international aérien** est régi par les règles IATA et par les règles relatives au transport de matières dangereuses de l'OACI Organisation de l'aviation civile internationale.

Les règles du transport maritime

- Les règles du transport maritime international sont fixées par l'Organisation maritime internationale et en particulier des conventions SOLAS et

MARPOL : En ce qui concerne le transport maritime des marchandises dangereuses, il faut se référer au Code international des marchandises dangereuses / International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG).

La réglementation TMD

Cette dernière vise à prévenir les risques pour les personnes, les biens et l'environnement. Chaque règlement définit les marchandises dangereuses autorisées et interdites, les marchandises dangereuses dites à « haut risque » ainsi que les exigences auxquelles doit répondre chaque personne intervenant dans l'organisation d'un TMD. Chaque réglementation locale s'appuie sur les recommandations de l'Onu.

Les Nations-Unies ont élaboré un système harmonisé de critères de **classification de danger** et des outils de communication des risques (GHS) ainsi qu'un "règlement type" qui sert de base à l'ensemble des règlements internationaux cités précédemment

Figure 14 : Symboles normalisé de la classification de danger



Chaque marchandise dangereuse relève d'un ou de plusieurs types de dangers et possède un « numéro ONU ».

Les marchandises dangereuses sont réparties en 9 classes :

Classe 1 : Matières et objets explosibles.

1.1 : Matières ou objets présentant un risque d'explosion en masse. Exemple : le TNT

1.2 : Matières ou objets présentant un risque de projection, sans risque d'explosion en masse. Exemple : obus militaires.

1.3 : Matières ou objets présentant un risque d'incendie avec risque léger de souffle ou de projection ou des deux, sans risque d'explosion en masse. Exemple : feux d'artifice.

1.4 : Matières ou objets ne présentant pas de risque notable à l'extérieur de l'emballage en cas d'allumage ou d'amorçage durant le transport. Exemples : balles ou cartouches d'armes à feu.

1.5 : Matières très peu sensibles avec risque d'explosion en masse. Exemple : les explosifs de sautage de mines.

1.6 : Objets extrêmement peu sensibles sans risque d'explosion en masse. Exemples : explosifs extrêmement peu sensibles, objets contenant des matières détonantes peu sensibles.

Classe 2 : Gaz

Sous forme (comprimés, dissous, liquéfiés, aérosols...)

2.1 Gaz inflammables.

2.2 Gaz ininflammables, non toxiques.

2.3 Gaz toxiques.

Exemples : azote, butane, propane, chlore, hydrogène, hélium, aérosols, briquets, oxygène comprimé, oxygène liquide réfrigéré, monoxyde de carbone.

Classe 3 : Liquides inflammables

Liquides dont le point d'éclair est égal ou inférieur à 60°C.

Exemples : acétone, alcools, peintures, produits pour parfumerie, l'essence.

Classe 4 : Solide Inflammables

4.1 Matières solides inflammables, matières auto réactives, matières solides explosibles désensibilisées et matières qui polymérisent. Il s'agit de matières facilement inflammables ou qui s'enflamment à la friction. Exemples : celluloïd, certains métaux en poudre, allumettes de sûreté.

4.2 : Matières sujettes à l'inflammation spontanée. Il s'agit de matières pyrophoriques ou auto-échauffantes. Exemples : phosphore blanc ou jaune, charbon actif.

4.3 : Matières hydro réactives (au contact de l'eau dégagent des gaz inflammables). Exemples : sodium, poudres métalliques de zinc, de magnésium, carbure de calcium.

Classe 5 :

5.1 Matières comburantes. Elles peuvent provoquer la combustion d'une autre matière ou y contribuer. Exemples : peroxyde d'hydrogène, chlorates, engrais au nitrate d'ammonium.

5.2 : Peroxydes organiques. Ils peuvent s'enflammer facilement et subir une décomposition exothermique. La plupart sont désensibilisées pour le transport, certaines voyagent sous température contrôlée. Exemples : acide peroxyacétique, peroxyde de dibenzoyl, peroxyde de méthyléthyl cétone.

Classe 6 :

Matières toxiques. Ces matières peuvent nuire à la santé ou causer la mort même en faible quantité. Exemple : arsenic, cyanure de plomb, nicotine, pesticides.

6.2 : Matières infectieuses. Elles peuvent provoquer des maladies infectieuses chez l'homme ou l'animal. Exemples : bactéries, virus de la rage, déchets hospitaliers.

Classe 7 : Matières radioactives :

Définies dans le Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires. Ces matières présentent un danger de contamination par contact et d'irradiation par les rayonnements nocifs.

3 catégories :

I : pas ou très faibles rayonnements à l'extérieur du colis. Etiquette ou plaque blanche.

II et III : rayonnements à l'extérieur du colis. Etiquette ou plaque jaune sur laquelle est indiqué l'indice de transport.

Classe 8 : Matières Corrosives :

Ces matières peuvent détruire les tissus humains, endommager les équipements de transport ou les autres marchandises. Exemples : acide chlorhydrique, acide nitrique, acide sulfurique, soude caustique, accumulateurs électrolytiques.

Classe 9 : Matières, produits et objets dangereux divers :

Il s'agit de matières qui ne présentent aucun des risques des autres classes ou d'objets comprenant des matières de plusieurs classes. Exemples : amiante, PCB, matières dangereuses pour l'environnement, piles et batteries au lithium, diphényles polychlorés.

Selon l'ONU, la flotte mondiale marchande a émis 1,12 milliard de tonnes de dioxyde de carbone en 2007, soit 4,5 % des émissions globales (hors flottes militaires, de pêche et de plaisance), soit, à titre de comparaison, l'équivalent des émissions totales de deux pays comme la France en 2006. Ceci fait de la marine marchande le 5^e émetteur en quantité (bien que loin derrière l'aviation autre source de CO₂ en forte augmentation). Cette estimation double ou triple les estimations précédentes. Début avril 2008, l'Organisation maritime internationale (OMI) a mis en révision Marpol VI qui règlemente certaines pollutions des navires (Marpol VI date de 1997, mais n'est entrée en vigueur qu'en 2005).

Le protoxyde d'azote (N₂O) émis par les diesels marins est un puissant gaz à effet de serre, au même titre que le dioxyde de carbone (CO₂) et le méthane (CH₄) ; son pouvoir réchauffant est de 265 fois celui du CO₂.

L'ICS (*International Chamber of Shipping*) reconnaît que les 60 000 navires qu'elle représente sont responsables d'environ 10 % des émissions de soufre et d'azote. Alors que les émissions terrestres ont fortement diminué depuis 1990, les émissions du transport maritime ont tant augmenté, qu'à ce rythme en 2015, les seuls navires croisant au large de l'UE 25 émettront plus de SO₂ que toutes les sources terrestres réunies de l'UE-25.

Des recherches portent sur des modèles ou prototypes de caboteurs ou navires de grande plaisance et de marine marchande dits « bateaux zéro carbone » (en termes d'émission).

Le transport maritime représente 13 % de la consommation d'énergie du secteur des transports en 2019, contre 42 % pour les camions, 35 % pour les voitures individuelles et 7 % pour les avions.

À l'occasion de la COP 25 organisée à Madrid en décembre 2019, l'Organisation maritime internationale (OMI) a mis en avant sa politique pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports maritimes, notamment la mise en place de l'indice nominal de rendement énergétique (INRE) pour les navires neufs et le plan de gestion du rendement énergétique. La stratégie initiale de l'OMI repose sur deux objectifs : la réduction des émissions de CO₂ par activité de transport d'au moins 40 % d'ici 2030, et la réduction du volume total des émissions de GES annuelles d'au moins 50 % en 2050 par rapport à 2008.

Le 13 avril 2018, à l'occasion du 72^e Comité de protection de l'environnement du milieu marin (MEPC), les 173 pays membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) se sont engagés sur une réduction des émissions des gaz à effets de serre dans le transport maritime.

La stratégie vise d'une part à baisser de 40 % les émissions à la tonne-kilomètre des navires d'ici 2030, d'autre part à réduire le volume global des émissions d'au moins 50 % en 2050 par rapport à l'année de référence de 2008. Enfin, dès 2030, les bateaux neufs devront ne plus émettre de CO₂.

L'OMI est régulièrement critiquée pour traîner les pieds sur la question de la réduction des gaz à effets de serre. L'ONG Transparency International explique cette réticence par l'influence considérable des armateurs sur le fonctionnement de l'organisation ainsi que celle des paradis fiscaux ; 52 % de la flotte mondiale est enregistrée dans les Bahamas, à Malte, au Panama, au Liberia et dans les îles Marshall. Ces cinq pays contribuent par ailleurs à 43,5 % du financement de l'organisation.

Le changement de position des îles Marshall a eu une influence majeure sur la ratification de l'accord. L'archipel du Pacifique, troisième pavillon de la marine marchande internationale, est directement menacé par la montée du niveau des mers. Les îles Marshall, à l'instar de l'Australie et de l'Union européenne, poussait à un accord contraignant, alors que les États-Unis, L'Arabie Saoudite et le Brésil plaidaient pour des objectifs moins ambitieux.

Les enjeux sont importants ; le transport par navires porte-conteneurs représente 90 % des échanges commerciaux mondiaux, soit 11 milliards de tonnes. Selon l'ISEMAR, les échanges maritimes ont été multipliés par deux en vingt ans. Le secteur pourrait représenter 17 % des émissions mondiales de CO₂ en 2050 contre 2,7 % actuellement. Un rapport de l'OCDE estime que grâce aux technologies existantes, le transport maritime pourrait être décarboné d'ici 2035.

Le secteur du transport maritime a connu un ralentissement depuis 2009 et faisant face à un avenir incertain. Après +1,8 % en 2015, la croissance du commerce maritime mondial a accéléré en 2016 à +2,6 %, soit 260 millions de tonnes de marchandises supplémentaires transportées pour un total de 10,3 milliards de tonnes, d'après le rapport annuel sur le transport maritime, *Review of Maritime Transport 2017*, publié le 25 octobre, par la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (Cnuced). Toutefois, prévient la Cnuced, la croissance 2016 est demeurée inférieure à la moyenne historique de 3 %, enregistrée au cours des quatre dernières décennies (1974-2014).

En 2016, le commerce maritime de marchandises a continué de ressentir les effets prolongés du ralentissement économique entamé en 2009, indique le rapport, qui analyse les faits marquants ayant touché le secteur du transport maritime entre janvier 2016 et juin 2017. L'activité est restée sous pression du fait de la faiblesse persistante de la demande mondiale et de l'incertitude résultant de plusieurs facteurs comme les prix bas des produits de base et du pétrole, l'essor rapide du e-commerce et la concentration croissante du marché des conteneurs avec la naissance de nouvelles alliances maritimes. Toutefois, d'après les prévisions de la Cnuced, le commerce maritime de marchandises devrait augmenter de +2,8 % en 2017, pour des volumes atteignant au total 10,6 milliards de tonnes.

L'étude sur les transports maritimes rend compte de l'évolution mondiale du transport multimodal, portuaire et maritime concernant les principaux trafics de vrac liquides, de vrac secs et de conteneurs.

L'émergence de méga-navires, l'intensification de l'activité de consolidation et la formation d'alliances maritimes nouvelles et plus importantes ont modifié la dynamique du secteur. Ces tendances pourraient potentiellement altérer les pouvoirs de négociation entre les armateurs et les propriétaires de la cargaison. Ces bouleversements dans le

secteur entraîneraient, estime la Cnuced, un impact négatif sur les prix et les coûts qui se répercuteraient sur les sociétés de transport de marchandises.

Le maritime reste un mode de transport roi dans le commerce international : plus de 80 % des échanges de marchandises, en volume, et plus de 70 % de leur valeur, sont transportés par mer à bord des navires et traités par les ports maritimes du monde entier. Outre les grandes tendances statistiques, le rapport 2017 de la Cnuced dresse un panorama général des grandes tendances du secteur, et traite de l'organisation de la flotte mondiale de navires, l'évolution des taux de fret, les coûts du transport maritime, les évolutions de l'industrie portuaire (classement mondial des 40 principaux terminaux portuaires à conteneurs, cybersécurité, consolidation et concentration, méga-alliances et méga-navires), et la connectivité des transports maritimes.

La Commission des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED) a publié son étude annuelle dressant un panorama du transport maritime en 2017. L'organisme onusien note que **la croissance des échanges par voie maritime a été de 4%**, soit la plus forte croissance enregistrée depuis 2012, tirée notamment par les échanges de vrac sec. Au total, ce sont **10.7 milliards de tonnes** qui ont été échangées par la mer, avec une progression du transport conteneurisé (+6.4%), du transport de vrac sec (+5.1%) et du transport de produits raffinés et de gaz (+3.9%). La CNUCED prévoit par ailleurs une croissance moyenne annuelle des échanges maritimes de 3.8% entre 2018 et 2023, mais celle-ci reste menacée par les tensions commerciales et la remontée du protectionnisme.

L'Algérie depuis son Indépendance à nos jours, a ratifié plusieurs conventions, accords et protocoles aux niveaux international concernant le Commerce international.

(Tableau 3)

Tableau 3 : Liste des conventions douanières Ratifiées par l'Algérie

Les Conventions douanières gérées par l'OMD ratifiées par l'Algérie	Texte de ratification	N° du journal officiel
Convention portant création d'un Conseil de coopération douanière, Signée à Bruxelles le 15 décembre 1950. Entrée en vigueur le 4 novembre 1952.	Texte non publié au J-O	Texte non publié au J-O
Convention sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises, entrée en vigueur le 1er janvier 1988. Mise en œuvre par l'Algérie au 01/01/1992.	Loi n°91-09 du 24-04-1991	J-O n°20-1991
Convention douanière relative à l'importation temporaire des emballages, entrée en vigueur le 15 mars 1962	Décret n°88-36 du 23-02-1988	J-O n°08-1988
Convention douanière relative à l'importation temporaire de matériel professionnel, entrée en vigueur le 1er juillet 1962	Ordonnance n° 69-69 du 23-02-1969	J-O n°84-1969
Convention douanière relative aux facilités accordées pour l'importation de marchandises destinées à être présentées ou utilisées à une exposition, une	Décret exécutif n° 87-223 du 20-10-1987	J-O n°43-1987

foire, un congrès ou une manifestation similaire, entrée en vigueur le 13 juillet 1962		
Convention douanière sur le carnet ATA pour l'admission temporaire de marchandises (Convention ATA), entrée en vigueur le 30 juillet 1963	Ordonnance n° 72-57 du 18-10-1972	J-O n°85-1972
Convention douanière relative au matériel de bien-être destiné aux gens de mer, entrée en vigueur le 11 décembre 1965	Ordonnance n° 66-271 du 02-09-1966	J-O n°85-1966
Convention douanière relative à l'importation temporaire de matériel scientifique, entrée en vigueur le 5 septembre 1969	Ordonnance n° 69-46 du 03-06-1969	J-O n°16-1988
Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto), entrée en vigueur le 25 septembre 1974	Ordonnance n° 76-26 du 25-03-1976	J-O n°12-1976
Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto). Version révisée (juin 1999)	Décret présidentiel n°00-447 du 23-12-2000	J-O n°02-2000
Convention internationale d'assistance mutuelle	Décret n°88-86 du 19-04-1986	J-O n°16-1988

administrative en vue de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières (Convention de Nairobi), entrée en vigueur le 21 mai 1980		
Convention douanière relative aux conteneurs, 1972, entrée en vigueur le 6 décembre 1975.	Décret n°78-01 du 21-01-1978	J-O n°78-2004
Convention relative à l'admission temporaire (Convention d'Istanbul), entrée en vigueur le 27 novembre 1993	Décret n° 98-03 du 12-01-1998	J-O n°02-1998

La grande Zone Arabe de Libre Echange (GZALE)

« Convention de facilitation et de développement des échanges commerciaux entre les Etats arabes »

Date de signature : 27/02/1981, à Tunis.

Date d'application : 01/01/2009

Parties contractantes :

-  Algérie
-  Arabie saoudite
-  Bahreïn
-  Comores
-  Égypte
-  Émirats arabes unis
-  Irak
-  Jordanie
-  Koweït

-  Liban
-  Libye
-  Maroc
-  Oman
-  Palestine
-  Qatar
-  Soudan
-  Syrie
-  Tunisie
-  Yémen

Possibles futurs membres :

-  Djibouti
-  Mauritanie
-  Somalie

Djibouti, Somalie et les Iles Comores ne sont pas concernés par la grande zone de libre échange (GZALE). Ces Etats n'ont pas encore adhéré à cette zone.

La Mauritanie est également exclue lors de la 83ème session du conseil économique et social de la ligue arabe, tenue au mois de février 2009.

Base légale :

Décret présidentiel n°04-223 du 03/08/2004 ;

Décret exécutif n° 10-89 du 10/03/2010 ;

Décision n°1317 du 19/02/1997 ;

Circulaire n° 1769/DGD/SP/D.400 du 03/12/2008 ;

Circulaire n° 1430/DGD/SP/D.400 du 20/08/2009 ;

Note n°177/DGD/D0423/10 du 18/05/2010.

Dans le cadre de la mise en œuvre de l'Accord Commercial Préférentiel Algéro-Tunisien entrée en vigueur le 1er Mars 2014, Le Ministère du Commerce met à la disposition des

opérateurs économiques un espace de messagerie pour signaler toutes difficultés ou opportunités liées à cet accord.

Décret Présidentiel N°10-12 du 25 Moharrem 1431 correspondant au 11 janvier 2010 portant ratification de l'accord commercial préférentiel entre le Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire et le Gouvernement de la République Tunisienne, signé ‡ Tunis le 6 Dhou El Hidja 1429 correspondant au 4 décembre 2008 (JO N° 12 du Février 2010).

Décret Présidentiel N° 13-271 du 15 Ramadhan 1434 correspondant au 24 juillet 2013 portant publication des annexes du Protocole N° 1 de l'accord commercial préférentiel entre le Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et populaire et le Gouvernement de la République Tunisienne, signé à Tunis le 4 décembre 2008 (JO N° 42 du 21 aout 2013).

Ratification de la convention de coopération commerciale entre le gouvernement de la république algérienne démocratique et populaire et le gouvernement du royaume hachémite de Jordanie, signée à Alger le 19 mai 1997. « Décret présidentiel n°98-252 du 15 Rabie Ethani 1419 correspondant au 08 août 1998 ».

ACCORDS D'ASSOCIATION AVEC L'UE : L'Accord d'association signé à Valence (Espagne) en avril 2002, ne se limite pas uniquement à la création d'une zone de libre-échange mais intègre aussi bien les aspects économiques (volet commercial, coopération économique et financière, flux d'investissement) que les dimensions politiques, sociales et culturelles nécessaires pour un développement durable. L'Accord d'association est entré en vigueur le 1er septembre 2005, « décrets exécutifs publiés dans le JO n° 43 du 22 juin 2005. »

PROCESSUS D'ACCESSION DE L'ALGÉRIE À L'ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE (OMC) : depuis son adhésion à l'OMC (ex GATT) depuis 1987, soit 34 ans de négociations et toujours pas d'accords, l'Algérie est entrée dans le processus d'accession avec l'OMC en tant qu'observateur.

Accord de libre-Echange Zone de Libre Echange du Continent Africain (ZLECAF) : après La ratification officielle par l'Algérie de l'Accord de la Zone de libre-échange continentale africaine est intervenue lors de la réunion des ministres africains du

Commerce et la mise en vigueur juillet 2020. À Accra. L'Algérie est le 30^{ème} pays avoir signé cette accord.

Figure 15 : Zone de Libre-échange Continentale africaine

Source : www.zelcaf.com

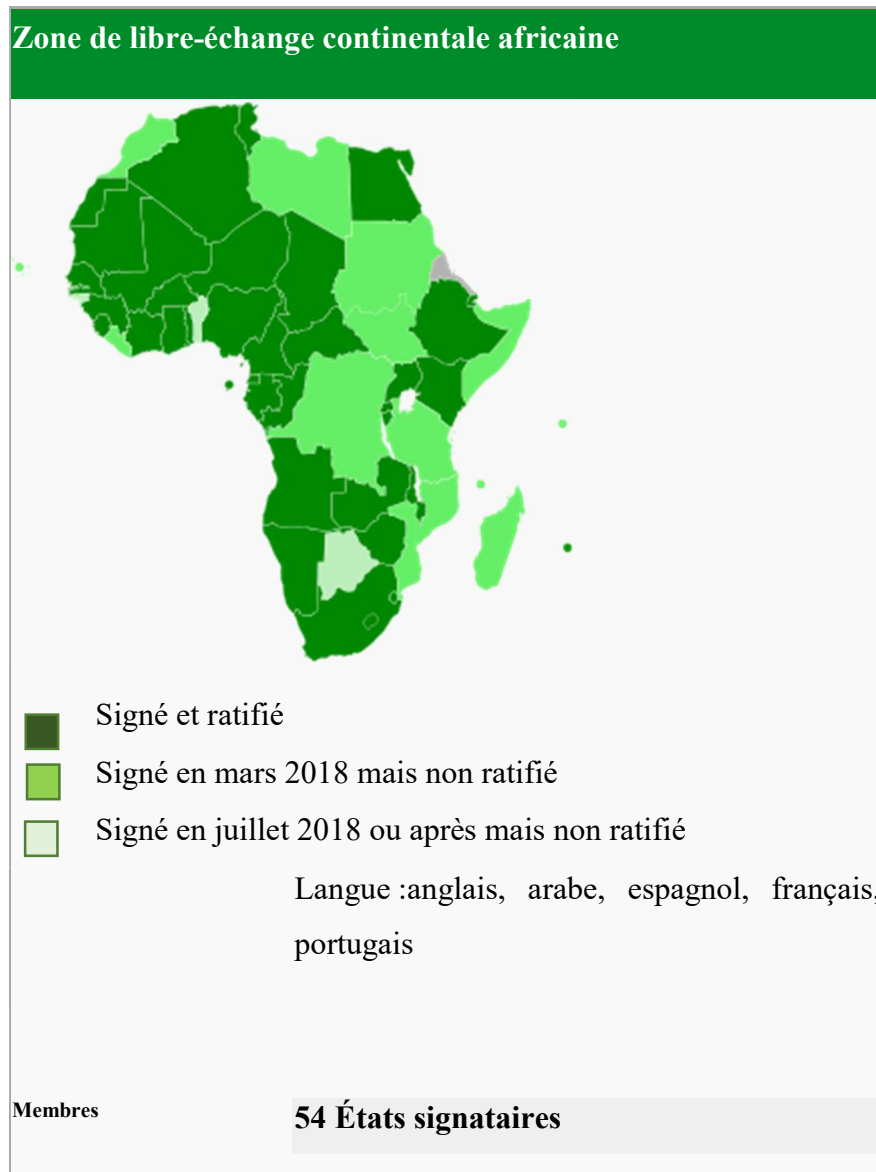


Tableau 4 : Liste des pays signataire du consensus africain des zones de libre-échange

Pays	Signature	Date de la signature	Ratification	Date de la ratification	Instruments déposés	Date du dépôt
Afrique du Sud	✓ Oui	02 juillet 2018	✓ Oui	31 janvier 2019	✓ Oui	10 février 2019
Algérie	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	15 décembre 2019	✓ Oui	23 juin 2021
Angola	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	28 avril 2020	✓ Oui	4 novembre 2020
Bénin	✓ Oui	7 juillet 2019	✗ Non		✗ Non	
Botswana	✓ Oui	10 février 2019	✗ Non		✗ Non	
Burkina Faso	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	27 mai 2019	✓ Oui	29 mai 2019
Burundi	✓ Oui	2 juillet 2018	✓ Oui		✓ Oui	
Cameroun	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	31 août 2019	✓ Oui	1 ^{er} décembre 2020
République centrafricaine	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	9 avril 2020	✓ Oui	22 septembre 2020
Cap-Vert	✓ Oui	21 mars 2018	✗ Non		✗ Non	
Côte d'Ivoire	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	13 novembre 2018	✓ Oui	23 novembre 2018

Comores	✓ Oui	21 mars 2018	✗ Non		✗ Non	
République du Congo	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	7 février 2019	✓ Oui	10 février 2019
République démocratique du Congo	✓ Oui	21 mars 2018	✗ Non		✗ Non	
Djibouti	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	5 février 2019	✓ Oui	11 février 2019
Égypte	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	21 février 2019	✓ Oui	8 avril 2019
Érythrée	✗ Non		✗ Non		✗ Non	
Eswatini	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	21 juin 2018	✓ Oui	2 juillet 2018
Éthiopie	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	23 mars 2019	✓ Oui	10 avril 2019
Gabon	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	2 juillet 2019	✓ Oui	7 juillet 2019
Gambie	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	11 avril 2019	✓ Oui	16 avril 2019
Ghana	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	7 mai 2018	✓ Oui	10 mai 2018
Guinée	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	31 juillet 2018	✓ Oui	16 octobre 2018
Guinée-Bissau	✓ Oui	8 février 2019	✗ Non		✗ Non	

Guinée équatoriale	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	28 juin 2019	✓ Oui	2 juillet 2019
Kenya	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	6 mai 2018	✓ Oui	10 mai 2018
Lesotho	✓ Oui	2 juillet 2018	✓ Oui		✓ Oui	27 novembre 2020
Liberia	✓ Oui	21 mars 2018	✗ Non		✗ Non	
Libye	✓ Oui	21 mars 2018	✗ Non		✗ Non	
Madagascar	✓ Oui	21 mars 2018	✗ Non		✗ Non	
Malawi	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	1 ^{er} novembre 2020	✓ Oui	15 janvier 2021
Mali	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	11 janvier 2019	✓ Oui	1 ^{er} février 2019
Maroc	✓ Oui	21 mars 2018	✗ Non		✗ Non	
Maurice	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	30 septembre 2019	✓ Oui	7 octobre 2019
Mauritanie	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	31 janvier 2019	✓ Oui	11 février 2019
Mozambique	✓ Oui	21 mars 2018	✗ Non		✗ Non	
Namibie	✓ Oui	2 juillet 2018	✓ Oui	25 janvier 2019	✓ Oui	1 ^{er} février 2019

Niger	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	28 mai 2018	✓ Oui	19 juin 2018
Nigeria	✓ Oui	7 juillet 2019	✓ Oui	11 novembre 2020	✓ Oui	5 décembre 2020
Ouganda	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	20 novembre 2018	✓ Oui	9 février 2019
Rwanda	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	25 mai 2018	✓ Oui	26 mai 2018
République arabe sahraouie démocratique	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	27 avril 2019	✓ Oui	30 avril 2019
Sao Tomé-et-Principe	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	28 mai 2019	✓ Oui	27 juin 2019
Sénégal	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	12 mars 2019	✓ Oui	2 avril 2019
Seychelles	✓ Oui	21 mars 2018	✗ Non		✗ Non	
Sierra Leone	✓ Oui	2 juillet 2018	✓ Oui	7 novembre 2018	✓ Oui	30 avril 2018
Somalie	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui		✗ Non	
Soudan du Sud	✓ Oui	21 mars 2018	✗ Non		✗ Non	
Soudan	✓ Oui	21 mars 2018	✗ Non		✗ Non	
Tanzanie	✓ Oui	21 mars 2018	✗ Non		✗ Non	

Tchad	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	29 juin 2018	✓ Oui	2 juillet 2018
Togo	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	9 janvier 2019	✓ Oui	2 avril 2019
Tunisie	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	7 septembre 2020	✓ Oui	27 novembre 2020
Zambie	✓ Oui	10 février 2019	✓ Oui	26 octobre 2020	✓ Oui	5 février 2021
Zimbabwe	✓ Oui	21 mars 2018	✓ Oui	25 avril 2019	✓ Oui	24 mai 2019

Convention de libre échange Algéro-libyenne : Ouverture des frontières terrestres et d'une ligne maritime pour booster la coopération bilatérale.

L'action de l'administration des douanes a connu ces dernières années une véritable dynamique dans le domaine de la coopération internationale.

- L'objectif de cette coopération vise à renforcer et d'intensifier les relations de collaboration en vue.
- De faciliter les échanges commerciaux internationaux.
- De prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières.

L'Organisation Mondiale des Douanes (OMD) compte actuellement 176 Etats membres. Elle a adopté et gère, à ce jour, la mise en œuvre de plus 15 conventions internationales. Elle gère également une panoplie de recommandations et de déclarations traitant de tous les aspects intéressant la matière douanière.

L'Algérie a signée aussi des conventions d'assistance mutuelle. Les conventions d'assistance mutuelle sont des accords à travers lesquels les administrations douanières s'engagent à se prêter mutuellement assistance. Cette assistance se fait soit sur demande, soit de leur propre initiative.

Les parties s'échangent tous les renseignements de nature à assurer une correcte application de la législation et la réglementation douanière, ainsi qu'à prévenir et réprimer toute opération qui lui est contraire.

Les conventions d'assistance mutuelle sont établies pour que les administrations douanières se communiquent :

- Les nouvelles techniques d'application de la législation douanière,
- Les renseignements permettant de constater les infractions douanières,
- Les nouvelles tendances et les nouveaux moyens utilisés pour effectuer des opérations contraires à la législation douanière.
- Toutes les opérations constatées ou projetées sur le territoire de l'autre partie contractante, susceptibles d'être contraires à la législation douanière.

Depuis son adhésion à l'organisation mondiale des douanes (OMD) la douane algérienne a conclu plusieurs conventions bilatérales et multilatérales et ce, tout en veillant à la prise en compte des intérêts propres à l'Algérie.

- a) Conventions Internationales
- b) Conventions Bilatérales
- c) Conventions Multilatérales

A) Conventions Internationales :

- la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM).
- la Convention relative à l'admission temporaire, faite à Istanbul, le 26 juin 1990.
- la Convention d'uni droit sur les biens culturels volés ou illicitement exportés, adoptée à Rome le 24 juin 1995.
- le protocole d'amendement à la convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Kyoto, 18 mai 1973), fait à Bruxelles le 26 juin 1999.

- la convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises, faite à Bruxelles le 14 juin 1983

B) Conventions Bilatérales :

La coopération avec ses homologues de pays partenaires est un facteur essentiel pour l'exécution des missions de l'administration des douanes. A cet effet, des conventions bilatérales d'assistance mutuelle sont conclues avec les administrations douanières de plusieurs pays.

Nos pays partenaires dans cette coopération sont :

Tableau 5 : Liste des pays partenaires de l'Algérie

L'Afrique du sud	le Mali
l'Egypte	le Maroc
l'Espagne	la Mauritanie
la France	le Nigeria
l'Italie	la Syrie
la Jordanie	la Tunisie
la Libye	la Turquie
Emirats Arabes Unis	

C) Conventions Multilatérales.

Les conventions multilatérales jouent un rôle important dans la recherche d'un équilibre entre la libéralisation du commerce international et les exigences croissantes de sécurité en matière d'échanges internationaux.

Elles visent à doter les autorités douanières de nouveaux instruments et à accroître l'efficacité des instruments en vigueur, pour le contrôle des courants d'échanges et la lutte contre la fraude et les activités illégales.

L'Algérie a ratifié un ensemble de conventions internationales, à savoir :

- ✓ Convention de Washington sur le commerce international des espèces de faune et de flore menacées d'extinction,
- ✓ Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières des déchets dangereux et de leur élimination,
- ✓ Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone,
- ✓ Protocole de Kyoto,
- ✓ Accord commercial avec 21 autres pays dans le cadre du cycle de São Paulo du Système global de préférences commerciales entre pays en développement (SGPC).

Chapitre II :
Régimes Juridiques et Douaniers
des Zones Logistiques sous Douane

On entend par zone logistique sous douane, une zone comportant un ou plusieurs établissements destinés au stockage marchandises placé sous contrôle douanier, port et zones extra- portuaires, les Magasins et aires de dépôt temporaires (MADT) ou une zone où l'entreprise est autorisée à procéder à la mise en œuvre de marchandises importées, pour la production d'un produit destiné à l'exportation comme les zones franches.

Tous les zones logistiques que ce soit libre ou sous douane ont une législation et règles à respecter que ce soit pour la création, ou l'exploitation qui sont émissent par les autorités du pays sous forme de base légale (Journal Officiel) par le Gouvernement et/ou textes d'applications (Circulaires, décret, notes, télégrammes) par l'administration douanière.

Chapitre II : Régimes Juridiques et Douaniers des Zones

Logistiques

Section 1 : Présentation

La douane est une autorité étatique chargée du contrôle des frontières d'un pays, et en particulier de la régulation des personnes et marchandises entrant et sortant. Ses missions varient beaucoup d'un État à l'autre, mais elle est presque toujours une institution économique et financière à caractère fiscal et sécuritaire.

La douane peut notamment être chargée :

- Du contrôle frontalier des transferts physiques de capitaux ;
- De la lutte contre les pratiques déloyales ;
- De la circulation et du contrôle des marchandises (y compris à risques) ;
- De la surveillance, de la facilitation et de la sécurisation des échanges en matière de commerce extérieur ;
- De l'assiette, du contrôle et du recouvrement des droits d'accise et plus généralement des contributions indirectes ;
- De missions de garde-frontière et/ou de garde-côtes ;
- De la lutte contre l'immigration clandestine ;
- De la mise en place de barrières douanières non tarifaires (barrière de protection et de sécurité) ;
- De la fiscalité douanière (assiette, contrôle et recouvrement des droits de douanes et des taxes dus à l'entrée de marchandises sur un territoire) ;
- De la lutte contre le trafic de drogue et d'armes, le blanchiment de fonds et les circuits financiers clandestins ;
- D'enquêtes judiciaires.

Dans le cadre du partenariat, douane-entreprise, l'administration des douanes algérienne a mis en place un certain nombre de facilitation quant à la procédure de dédouanement et c'est dans cette logique que s'inscrit le statut d'opérateur économiques agréé institué par les pouvoirs publics et mis en œuvre par les autorités douanières à travers le décret exécutif N° 129/3 DU 1 mars 2012.

Fondée le 03 octobre 1964 la Direction Générale des Douanes algérienne (DGD) est une administration publique algérienne sous tutelle du ministère des Finances. Elle est chargée d'une mission fiscale et sécuritaire (perception des droits et taxes dus à l'entrée des marchandises sur le territoire national, contrôle des impôts indirects, contrôle frontalier des transferts physiques de capitaux, lutte contre la fraude et les grands trafics illicites, police des marchandises, lutte contre l'immigration clandestine par sa fonction de garde-côtes et garde-frontière).

L'activité de la DGD est réglementée par le droit national (code des douanes, code pénal...), mais aussi par des accords internationaux (traités de libre-échange...).

Les missions de la douane sont généralement fixées dans la loi douanière et spécifiées par L'article 3 du Code des Douanes Algérien. D'autres textes à caractère législatif ou réglementaire chargent l'administration des douanes de l'application de dispositions relatives au contrôle aux frontières, notamment celles régissant les secteurs du commerce, des finances, de la défense nationale, de l'agriculture, de l'industrie, de la santé, des transports, du tourisme, de l'information et de la culture.

Le développement du commerce international et l'ouverture des frontières ont amené les Etats à confier à la douane des missions de protection de la santé publique, la morale publique, la sécurité publique et les droits de propriété industrielle, commerciale et intellectuelle.

L'organisation de l'administration des douanes est adaptée de façon à être au service des différentes stratégies menées, afin d'assurer une exécution efficace des missions qui lui sont confiées. Cette organisation repose sur :

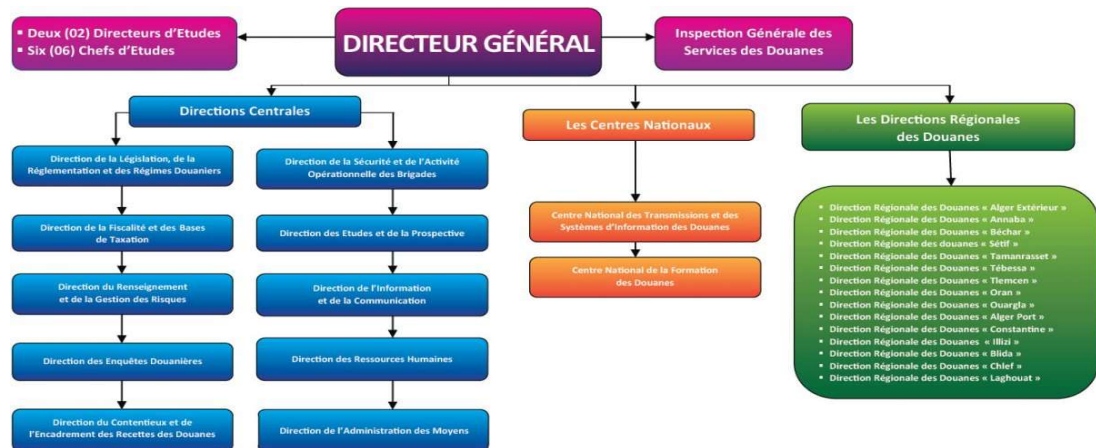
- Une administration centrale composée de :

- Inspection Générale des Services des Douanes
- Deux (02) directeurs d'études
- Six (06) Chefs d'études
- Dix (10) directions centrales.

- Deux (02) centres nationaux : (Centre National de la Formations Douanière (CNFD) et Centre National des Transmissions et du Système d'Information des Douanes (CNTSID)
- - Des services extérieurs territoriaux.

Figure 16 : Organigramme DGD

Source : www.douane.gov.dz



¹ Décret exécutif n°17 – 90 du 20 février 2017 portant organisation et attributions de l'administration centrale de la Direction Générale des Douanes

Le territoire douanier et rayon des douanes est définie par les Article suivant du code des douanes :

Art1er : Le territoire douanier lieu d'application du présent code, comprend le territoire national, les eaux intérieures, les eaux territoriales, la zone contiguë et l'espace aérien qui les surplombe. (CDA)

Art2 : Les lois et règlements douaniers s'appliquent uniformément dans tout le territoire douanier.

Au sens de l'article 1 du code des douanes, la loi douanière s'applique d'une façon uniforme sur tout le territoire douanier, constitué :

- Du territoire national ;
- Des eaux intérieures ;
- De la zone contiguë ;
- De l'espace aérien qui surplombe les territoires terrestre et maritime.

Des exceptions (positives/négatives) sont cependant prévues à l'application uniformes de la législation douanière :

- Exception positive : le rayon des douanes pour un contrôle plus rigoureux et répressif ;
- Exception négative : zone franche, pour soustraire totalement ou partiellement une partie du territoire douanier à la législation et à la réglementation en vigueur.

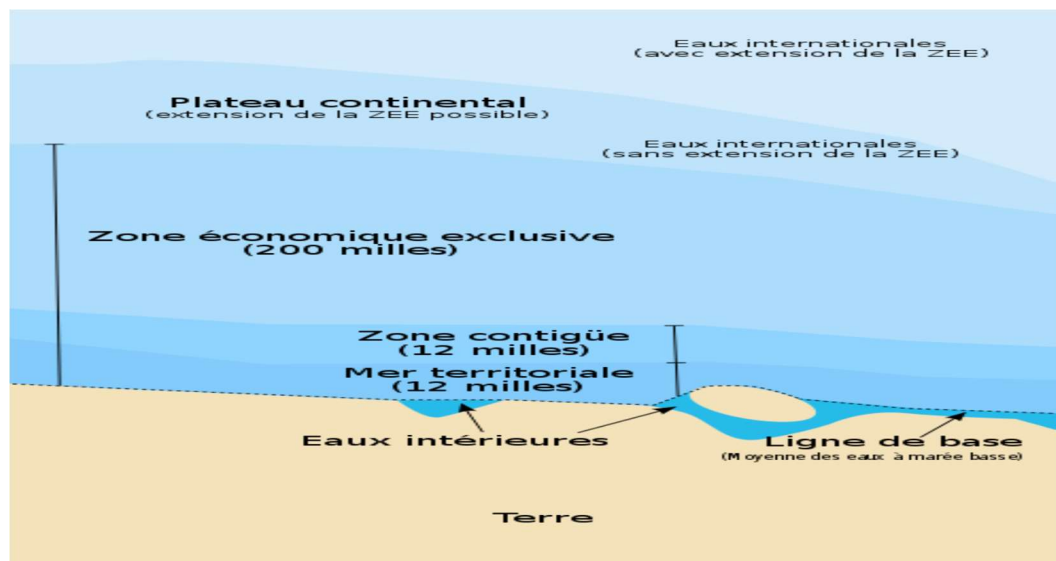
Le rayon des douanes est une zone de surveillance spéciale organisée au long des frontières maritimes et terrestres.

Le rayon des douanes comprend

- Une zone maritime constituée :
 - ✓ Des eaux intérieures,
 - ✓ Des eaux territoriales : 12 miles marins à l'intérieur de la mer (1 mile marin = 1,609 km),
 - ✓ De la zone contiguë : 50 km au-delà de la limite des eaux territoriales ;
- Une zone terrestre qui s'étend en deçà du rivage maritime ou de la frontière terrestre sur une distance de 30 km à vol d'oiseau.

Figure 17 : : Les différentes Zones terrestre et maritime

Source : www.douane.gov.dz



Pour faciliter la répression de la fraude, cette distance peut être portée à 60 km au nord et à 400 km dans les wilayas de Tindouf, Adrar et Tamanrasset et Illizi.

Le tracé du rayon des douanes terrestres est fixé par des arrêtés du directeur général des douanes pour chaque wilaya.

Dans la zone maritime du rayon, la pêche et l'exploitation du sous-sol marin sont interdites pour les étrangers en dehors d'un cadre conventionnel entre l'Algérie et un pays tiers.

Dans la zone des eaux territoriales, les commandants des navires doivent justifier auprès des gardes côtes de la détention légale des cargaisons par leur inscription sur le manifeste.

Dans la zone contiguë, la circulation internationale est libre.

Dans la zone terrestre du rayon, la détention de marchandises étrangères est plus sévèrement contrôlée : les importateurs et exportateurs sont dans l'obligation de :

- Justifier l'origine des marchandises détenues,
- Présenter des factures d'achat ou des documents douaniers
- Présenter la quittance des droits et taxes
- Présenter l'acquis à caution
- Présenter une autorisation de circuler,
- Emprunter la route légale.

Le contrôle et la justification de la détention de la marchandise concernent également les moyens de transport de quelque nature que ce soit pouvant servir au transport de marchandises à l'importation ou à l'exportation.

Les infractions aux lois et règlements douaniers constatées dans le rayon des douanes sont considérées comme des faits de contrebande et sont, en conséquence, fortement réprimées (saisies et poursuites pénales).

Section 2 : Régimes Juridiques et Douaniers

Comme dans tous les pays du monde, les zones logistiques sous douanes en Algérie sont soumises à des textes réglementaires fixant des modalités d'exercice des activités liés à ces zones en respectant la préservation de l'intérêt économique nationale, dans ce cadre le législateur algérien et l'ensemble des autorités concernée par ces activités sont impliqué dans la mise en place des textes réglementaires mises à jours selon les nécessités du marché mondiales.

Les zones sous douanes d'Algérie se présentent comme suit :

1- Le port :

C'est un lieu aménagé sur le littoral maritime (océans, mers ou fleuves) d'un pays où tous types de navires (personnes ou marchandises) embarquent et débarquent dont ces derniers se déplace à travers le monde. Il existe plusieurs types de ports (plaisance, commercial, etc).

Base Légale :

- Décret exécutif n° 02-01 du 22 Chaoual 1422 correspondant au 6 janvier 2002 fixant le règlement général d'exploitation et de sécurité des ports. J.O N° 01, p 03 du 06 janvier 2002.
- Décret exécutif n° 90-79 du 27 février 1990 portant réglementation du transport de matières dangereuses
- Décret exécutif n° 91-454 du 23 novembre 1991 fixant les conditions et modalités d'administration et de gestion des biens du domaine privé et du domaine public de l'Etat, p. 1892.J.O.R.A. N° 60 DU 21/11/1991

2- Dépôts de douanes :

MADT ou Dépôt temporaire :

En entend par magasins et aires de dépôt temporaire (MADT) des espaces sous douanes destinés à abriter des marchandises importées en attendant le dépôt de la déclaration en détail.

Ils peuvent également recevoir, en attendant leur expédition, les marchandises destinées à être exportées ou réexportés qui ont été déclarées en détail et vérifiées.

Les magasins et aires de dépôt temporaire (MADT) sont ouverts pour toutes les marchandises importées ou à exporter. Toutefois, les marchandises qui présentent un danger ou qui sont susceptibles d'altérer les autres marchandises ou qui exigent des installations particulières ne peuvent être admises que dans les magasins ou aires de dépôt temporaires spécialement aménagées pour les recevoir.

Port Secs :

En entend par port sec un dépôt temporaire extra-portuaire, destiné à recevoir dès leur arrivé au bureau des douanes, les marchandises déchargées, pour y séjourner sous contrôle douanier en attendant le dépôt de la déclaration en douane. Il est considéré comme un prolongement naturel des ports maritimes et ne peut être rattaché qu'à un seul port.

Il peut également recevoir les marchandises conteneurisées importées, destinées à être exportées ou réexportées, dans les conditions que l'exploitant négocie dans un cadre conventionnel.

Base légale :

- Articles 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74 du code des douanes,
- Décision n ° 03 du 03 février 1999 fixant les modalités d'application de l'article 67 du code des douanes ;
- Décision du 27 mars 2011 relative aux ports secs.
- Circulaire n ° 680/DGD/Cab/D110 du 29 juin 2003 relative au transfert de marchandises vers les ports secs.

3- Entrepôts de douane :

L'entrepôt des douanes est le régime douanier qui permet l'emmagasinement 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 économiques.

L'entrepôt sous douane, privé ou public, peut prendre un caractère spécial lorsqu'il est destiné au stockage de marchandises dont la conservation exige des installations spéciales.

L'exploitation des entrepôts sous douane présente des avantages, à savoir :

- la sécurité des marchandises .
- La mise à la consommation partielle des marchandises, suivant les besoins des opérateurs économiques, ce qui se répercute positivement sur la trésorerie de l'entreprise.

Il existe deux types d'entrepôts, à savoir :

- **L'entrepôt privé :**

L'entrepôt privé peut être accordé à toute personne physique ou morale par 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 public :**

L'entrepôt public est ouvert à tous les usagers pour l'entreposage de marchandises de toute nature à l'exception de celles qui sont exclus par application des dispositions de l'article 16 du code des douanes.

- **L'entrepôt industriel :**

C'est un établissement placé sous contrôle douanier où l'entreprise est autorisée à procéder à la mise en œuvre de marchandises importées, pour la production d'un produit destiné à l'exportation.

Base légale :

- Articles 129 159 du code des douanes.
- Décision du 25 chaâbane 1432 correspondant au 14 juillet 2013, relative à l'entrepôt privé (J.O N°04- P17 du 31/07/2014).

- Décision du 05 Moharram 1431 correspondant au 22 décembre 2009, fixant les modalités d'application de l'article 141 du code des douanes relatives à la l'entrepôt public.

Textes d'application :

- Décision du 22/12/2009, relative à l'entrepôt public.
- Décision du 04/07/2013, relative à l'entrepôt privé,
- Circulaire n^o 45 DGD/CAB/DI 33 du 23/07/2000, afférente à l'entrepôt public,
- Circulaire n^o 05/DGD/CAB/D100 DU 26 /02/1992, relative à l'entrepôt industriel.

4 - Zone franche :

Une **zone franche** (*free zone*) est une zone géographique d'un pays présentant des avantages fiscaux afin d'attirer l'investissement et de développer l'activité économique. Les entreprises qui s'y installent bénéficient d'un environnement fiscal et réglementaire plus favorable que celui en vigueur dans le reste du pays. En particulier les marchandises qui y sont introduites sont considérées comme ne se trouvant pas sur ce territoire et sont exonérées de droits à l'importation, de taxes et de mesures de politique commerciale.

Une partie du territoire douanier-dans laquelle les marchandises qui y sont introduites sont généralement considérées comme n'étant pas sur ce territoire au regard des droits et taxes à l'importation.

1. Une distinction peut être faite entre les zones franches commerciales et les zones franches industrielles. Dans les zones franches commerciales, les marchandises sont admises dans l'attente de leur destination ultérieure, une ouvraison ou une transformation étant normalement interdite. Dans les zones franches industrielles, les marchandises qui y sont admises peuvent être soumises aux opérations de perfectionnement autorisées.
2. Les zones franches font l'objet de l'Annexe F.1. De la Convention de Kyoto de 1974.
3. Dans certains pays, les zones franches sont également désignées sous divers autres noms tels que "ports francs", "entrepôts francs" ou "foreign trade zones » (zones de commerce extérieur).

Base Légale :

- Ordonnance n° 03-02 du 19 Joumada El Oula 1424 correspondant au 19 juillet 2003 relative aux zones franches –J. O N° 43, p 20 du 20 juillet 2003.

Chapitre III :
**Etude de cas « Dépôt Temporaire
et Entrepôt de douane »**

Chapitre III : Etude de cas « Dépôt Temporaire et Entrepôt de douane »

Section 1 : Dépôts temporaires

1 : Régime Juridique

Au sens de l'article 66 du code des douanes, Lorsque les marchandises, dès leur arrivée sur le territoire douanier, ne peuvent faire l'objet de la déclaration en détail réglementaire, elles peuvent être déchargées dans des endroits désignés à cet effet pour y être stockées sous contrôle douanier en attendant le dépôt de ladite déclaration en douane. Ces endroits, dénommés dépôts temporaires ou aires de dédouanement, sont organisés suivant les conditions fixées par le présent code.

Des dépôts temporaires et aires de dédouanement peuvent être créés à la demande des entreprises nationales de transport par l'administration des douanes qui en accepte l'emplacement, les constructions et l'aménagement. Elle en détermine les modalités de fonctionnement. Ils peuvent l'être également à la demande des autres entreprises nationales. Les obligations et responsabilités de l'exploitant, vis-à-vis de l'administration des douanes, font l'objet d'un engagement cautionné.

Les aires de dédouanement sont ouvertes à tous les importateurs et autres personnes habilitées à disposer des marchandises importées. Les aires de dédouanement sont ouvertes pour toutes les marchandises importées ou à exporter.

Cependant les marchandises qui présentent un danger ou sont susceptibles d'altérer les autres marchandises ou exigent des installations particulières ne sont admises que dans des locaux spécialement aménagés pour les recevoir.

Les marchandises doivent être stockées dans des locaux fermant à deux clefs différentes, dont l'une est détenue par l'administration des douanes. Toutefois, les marchandises volumineuses ou pondéreuses peuvent être stockées dans des emplacements qui restent sous surveillance douanière. Les marchandises sont admises dans les aires de dédouanement sous couvert du même document qui est présenté à l'administration des douanes pour en autoriser le déchargement. Dès leur admission

dans une aire de dédouanement, les marchandises sont, vis-à-vis de l'administration des douanes, placées sous la responsabilité de l'exploitant du lieu.

La durée maximale de séjour des marchandises dans les aires de dédouanement est fixée conformément à la législation en vigueur. Les opérations requises pour conserver en l'état des marchandises placées en dépôt temporaire sont autorisées après accord de l'administration des douanes.⁵

Ces opérations consistent généralement en nettoyage, dépoussiérage, tri, remise en état ou remplacement des emballages défectueux. Peuvent être également autorisées les opérations usuelles telles que, lotissement, pesage, marquage, réunion des colis destinés à former un même envoi de nature à faciliter leur enlèvement et leur acheminement ultérieur. Ces diverses opérations sont faites sous contrôle douanier.

Les marchandises avariées ou endommagées par suite d'accident ou de force majeure avant leur sortie des aires de dédouanement, sont admises au dédouanement dans l'état où elles se trouvent à la date d'enregistrement de la déclaration en détail. Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent qu'aux marchandises qui sont restées continuellement sous contrôle douanier.

Les marchandises placées en dépôt temporaire qui sont détruites ou irrémédiablement perdues par suite d'accident ou cas de force majeure dûment établi, ne sont pas soumises à l'application des droits et taxes. Les débris et déchets résultant, le cas échéant, de cette destruction sont assujettis, en cas de mise à la consommation, aux droits et taxes applicables aux déchets et débris importés en cet état.

Avant expiration du délai autorisé de séjour en aire de dédouanement, les marchandises doivent faire l'objet d'une déclaration en douane leur assignant un régime douanier. A défaut, l'exploitant est tenu de les conduire en un lieu où elles sont constituées d'office sous le régime du dépôt, tel qu'il est défini par le présent code.⁶

Suite à l'article 29 de la loi 17-04 du 16 février 2017 modifiant et complétant la loi n°79-07 du 21 juillet 1979 portant code des douanes, Les intitulés du chapitre 5 et de sa section 2 de la loi n° 79-07 du 21 juillet 1979, susvisée, sont modifiés, complétés et rédigés

⁵ Code des douanes algériennes, notamment ces articles : 66 à 74

⁶ Code des douanes du 21 juillet 1979, notamment ces articles : 66 à 74.

successivement comme suit : dépôts temporaires et Conditions d'établissement et de fonctionnement des dépôts temporaires.⁷

Les dispositions des articles 66, 67, 71, 74, 75 et 75 bis de la loi n° 79-07 du 21 juillet 1979, susvisée, sont modifiées, complétées et rédigées comme suit : Lorsque les marchandises, dès leur arrivée au bureau de douane, ne font pas l'objet d'une déclaration en détail tel que fixé par l'article 75 ci-après, elles peuvent être déchargées dans des endroits désignés à cet effet pour y séjourner, sous contrôle douanier, en attendant le dépôt de ladite déclaration en douane. Ces endroits sont dénommés magasins, aires de dépôt temporaire et ports secs⁸.

Les dépôts temporaires peuvent également recevoir, en attendant leur expédition, les marchandises destinées à être exportées ou réexportées qui ont été déclarées en détail et vérifiées. Les dépôts temporaires peuvent être créés, lorsque la nécessité économique le justifie, dans les enceintes portuaires, aéroportuaires et à l'intérieur du territoire douanier.

Les obligations et responsabilités de l'exploitant vis –à- vis de l'administration des douanes, font l'objet d'un engagement cautionné. Les conditions de création ainsi que les modalités d'exploitation et de fonctionnement des dépôts temporaires sont fixées par voie réglementaire. La durée maximale de séjour des marchandises dans les dépôts temporaires est de vingt et un (21) jours, à compter de la date de leurs débarquements.

Les opérations requises pour conserver en l'état les marchandises placées dans les dépôts temporaires telles que nettoyage, dépoussiérage, tri, remise en état ou remplacement des emballages défectueux, peuvent être effectuées après accord de l'administration des douanes et peuvent être, également, autorisées les opérations usuelles tels que, lotissement, pesage, marquage, réunion des colis destinés à former un même envoi de nature à faciliter l'enlèvement des marchandises et leur acheminement ultérieur.

Ces diverses opérations sont faites en présence des agents des douanes. Toutefois, en cas d'urgence motivée par des raisons de sécurité, l'administration des douanes, peut faire

⁷ Code des douanes du 21 juillet 1979, notamment ces articles : 66 à 74

⁸ Nouveau Code des douanes Loi n°17-04 du 16 février 2017

procéder à la vérification des marchandises durant leur séjour dans les dépôts temporaires, dans les mêmes conditions prévues à l'article 95 du nouveau code des douanes.

A l'expiration du délai de séjour dans les dépôts temporaires, tel que prévu à l'article 71 du code des douanes, l'exploitant est tenu de conduire les marchandises, après accord de l'administration des douanes à une zone sous douane où elles sont constituées d'office en dépôt de douane, conformément aux dispositions des articles 205 et 209 du code des douanes.

Toutes les marchandises importées ou réimportées, destinées à être exportées ou réexportées doivent faire l'objet d'une déclaration en détail. La déclaration en détail est l'acte, dans les formes prescrites par les dispositions du nouveau code des douanes, par lequel le déclarant indique le régime douanier à assigner aux marchandises et communique les Eléments requis pour l'application des droits et taxes et pour les besoins du contrôle douanier. L'exemption des droits et taxes, soit à l'entrée, soit à la sortie, ne dispense pas de l'obligation de déclaration⁹.

Les régimes douaniers sous lesquels peuvent être placées les marchandises comprennent deux catégories :

- Les régimes douaniers Economiques ;
- Les régimes douaniers à caractère définitif.

Suite à l'article 96 mentionné dans la loi de finance 2021 concernant les nouveaux dispositifs douaniers, Les dispositions de l'article 67 de la loi n° 79-07 du 21 juillet 1979, modifiée et complétée, portant code des douanes sont modifiées, complétées et rédigées comme suit :

- ✓ Les dépôts temporaires peuvent être créés, lorsque la nécessité économique le justifie, et les conditions logistiques le permettent dans les enceintes portuaires, aéroportuaires et à l'intérieur du territoire douanier, pour le stockage des marchandises conduite en douane.
- ✓ Les dépôts temporaires portuaires ou aéroportuaires sont créés par les entreprises nationales portuaires ou par les sociétés nationales de gestion aéroportuaire.

Les dépôts temporaires à l'intérieur du territoire douanier sont créés par :

⁹ Nouveau Code des douanes Loi n°17-04 du 16 février 2017

- Les entreprises nationales, portuaires et aéroportuaires ;
- Les sociétés publiques dont l'activité principale est l'acconage, le magasinage, la logistique et le transport international, en partenariat avec les entreprises nationales portuaires et aéroportuaires ;
- Les sociétés de fret aérien, de fret express et du courrier postal pour les besoins de leur activité d'expédition et d'acheminement internationaux de colis et de fret express.

La création d'un dépôt temporaire à l'intérieur du territoire douanier, est subordonnée à l'autorisation préalable du directeur général des douanes. Cette autorisation n'est pas requise pour les dépôts temporaires portuaires et aéroportuaires ¹⁰.

L'exploitation effective d'un dépôt temporaire est soumise, dans tous les cas, à l'agrément dudit dépôt temporaire par le directeur général des douanes. Le bénéficiaire de l'agrément du directeur général des douanes est dénommé « exploitant ».

Il est créé au niveau de la loi n° 79-07 du 21 juillet 1979, modifiée et complétée, portant code des douanes, un article 67 bis disant que « L'exploitation des dépôts temporaires est soumise à un cahier de charges et à la souscription d'une soumission générale cautionnée par l'exploitant. L'exploitant du dépôt temporaire doit mettre à la disposition de l'administration des douanes les locaux et les moyens nécessaires pour l'exercice de ses missions, y compris le contrôle des marchandises, conformément aux clauses du cahier des charges. Les conditions d'agrément et d'exploitation des dépôts temporaires, la forme et les clauses du cahier des charges et de la soumission générale, sont fixées par voie réglementaire ».

Les dispositions de l'article 68 de la loi n° 79-07 du 21 juillet 1979, modifiée et complétée, portant code des douanes sont modifiées, complétées et rédigées disant « les dépôts temporaires qui sont ouverts à tous les importateurs (sans changement jusqu'à) de personnes déterminées ».

L'exploitant du dépôt temporaire est tenu de réserver des espaces ou des magasins spécialement aménagés, conformément à la législation et à la réglementation en vigueur, pour recevoir les marchandises qui présentent un danger ou susceptibles d'altérer les

¹⁰ Les nouvelles diapositives douanières de la loi de finance 2021 du 31 décembre 2021, notamment ces articles : 96 à 99

autres marchandises ou qui exigent des installations ou des conditions particulières de stockage ou de séjour.

Des espaces ou des magasins doivent être réservés par l'exploitant des dépôts temporaires pour la réception et le séjour des marchandises ci-après désignées, en attendant de leur réserver une destination légale :

- Les marchandises et les produits avariés ou en mauvais état de conservation ;
- Les marchandises prohibées aux sens de l'article 21.1 du présent code ;
- Les marchandises visées à l'article 116 du présent code.

L'exploitant du dépôt temporaire doit dédier des espaces devant abriter les marchandises dépassant le délai de dépôt temporaire prévu par l'article 71 du présent code que ce soit à l'intérieur du même dépôt temporaire ou dans des zones de dégagement, conformément aux dispositions des articles 74 et 203 du présent code¹¹.

Les dispositions de l'article 70 de la loi n° 79-07 du 21 juillet 1979, modifiée et complétée, portant code des douanes, sont modifiées, complétées et rédigées disant « L'introduction des marchandises dans le dépôt temporaire doit s'effectuer sur la base d'une déclaration de dépôt temporaire. Toutefois, les marchandises peuvent être introduites en dépôt temporaire sur la base de la déclaration sommaire de la cargaison, après acceptation par l'exploitant du dépôt temporaire, dûment consignée sur la déclaration sommaire de la cargaison. L'exploitant du dépôt temporaire est responsable vis-à-vis de l'administration des douanes sur les marchandises placées dans le dépôt temporaire qu'il exploite ».

La responsabilité de l'exploitant court de la date de l'introduction de la marchandise dans le dépôt temporaire, matérialisée par la souscription d'une déclaration de dépôt temporaire, ou par l'acceptation de leur prise en charge mentionnée par écrit, par l'exploitant, sur la déclaration sommaire de la cargaison, à la date d'enlèvement des marchandises, conformément à la législation et à la réglementation en vigueur.

La responsabilité du transporteur ou de son représentant au sens des dispositions des articles 53, 54, 57, 61, 61 bis et 63 du présent code, sur les marchandises, objet de

¹¹ Les nouvelles diapositives douanières de la loi de finance 2021 du 31 décembre 2021, notamment ces articles : 96 à 99.

déclaration de cargaison, n'est dégagée qu'une fois que la déclaration de dépôt temporaire est souscrite par l'exploitant ou que ce dernier mentionne son acceptation de prendre en charge les marchandises, par écrit sur la déclaration sommaire de la cargaison, conformément aux dispositions des alinéas 1er et 2 susvisés.

La forme et les conditions de souscription de la déclaration de dépôt temporaire sont fixées par décision du directeur général des douanes ¹².

Au sens de l'article 126 de la loi de finance 2022 du 30 décembre 2021, Les dispositions de l'article 71 de la loi n° 79-07 du 21 juillet 1979, modifiée et complétée, portant code des douanes sont modifiées, complétées réduisant la durée maximale de séjour des marchandises dans les dépôts temporaires est de vingt et un (21) jours, à compter de la date de leurs entrées au niveau de ces espaces. Les opérations requises en présence des agents des douanes.

Toutefois, en cas d'urgence motivée par des raisons de sécurité, l'administration des douanes, peut faire procéder, et en présence d'un huissier de justice à la vérification des marchandises durant leur séjour dans les dépôts temporaires¹³.

2 : Régime douanier :

Au sens de la Décision n°3 du 03 février 1999 à fixer les modalités de gestion des magasins et aires de dépôt temporaire et les charges de l'exploitant en matière de fourniture, d'entretien et de réparation des installations, nécessaires à l'exécution du service et les conditions dans lesquelles s'exerce le contrôle douanier. Les étapes à suivre pour la création d'un dépôt ou aire temporaire, l'octroi de l'agrément, et l'exploitation ainsi que la fermeture.

Dans les dispositions douanières de la loi de Finance pour 2021, une révision du dispositif des dépôts temporaires (Arts. 96,97,98 et 99 loi Finance 2021) :

¹² Les nouvelles diapositives douanières de la loi de finance 2021 du 31 décembre 2021, notamment ces articles : 96 à 99.

¹³ Les nouvelles diapositives douanières de la loi de finance 2022 du 30 décembre 2022., notamment l'article 126

a) La modification de l'article 67 de la loi n°79-07 du 21 juillet 1979, modifiée et complétée portant code des douanes (Art 96 LF 2021) :

L'article 96 de la loi de finances pour 2021 a modifié les dispositions de l'article 67 du code des douanes en prévoyant les entités pouvant créer les dépôts temporaires destinés au stockage des marchandises conduites en douane au niveau des enceintes portuaires, aéroportuaires et à l'intérieur du territoire douanier.

A cet effet, il est stipulé que les dépôts temporaires se trouvant dans les enceintes portuaires et aéroportuaires sont créés par les entreprises nationales portuaires ou par les sociétés nationales de gestion aéroportuaire.

Quant aux dépôts temporaires se trouvant à l'intérieur du territoire douanier, ils sont créés par :

- Les entreprises nationales, portuaires et aéroportuaires
- Les sociétés publiques dont l'activité principale est l'acconage, le magasinage, la logistique et le transport international, en partenariat avec les entreprises nationales portuaires et aéroportuaires ;
- Les sociétés de fret aérien, de fret express et du courrier postal pour les besoins de leur activité d'expédition et d'acheminement internationaux de colis et de fret express¹⁴

Aussi, il est prévu que la création des dépôts temporaires se trouvant à l'intérieur du territoire douanier est subordonnée à l'autorisation préalable du directeur général des douanes.

Cette autorisation n'est pas requise pour les dépôts temporaires portuaires et aéroportuaires.

Par ailleurs, l'exploitation effective des dépôts temporaires de tous types confondus, est tributaire de l'obtention de l'agrément du directeur général des douanes.

¹⁴ Circulaire N°295/DGD/SP/D.011/21 du 11 février 2021

b) La création de l'article 67 bis au niveau de la loi n°79-07 du 21 juillet 1979, modifiée et complétée portant code des douanes (Art 97 LF 2021) :

l'article 96 de la loi de finances pour 2021 a institué un nouvel article 67 bis dont les dispositions stipulent que la création et l'exploitation des dépôts temporaires sont soumises à des cahiers de charges, faisant ressortir toutes les conditions devant être observées à l'occasion, de manière à cerner clairement les obligations de l'exploitant du dépôt temporaire et de définir sa responsabilité sur les marchandises y entreposées depuis leur admission jusqu'à leur sortie.

c) La modification de l'article 68 de la loi 79-07 du 21 juillet 1979, modifiée et complétée portant code des douanes (Art 98 LF 2021) :

La modification introduite à l'article 68 du code des douanes par les dispositions de l'article 98 de la loi de finances pour 2021 vise à instaurer l'obligation à l'exploitant du dépôt temporaire, de dédier des locaux, des espaces et des magasins spécialement conçus, pour recevoir les marchandises présentant des dangers ou pouvant altérer les autres marchandises, ainsi que pour le séjour des marchandises qui exigent des installations ou des conditions particulières de stockage ou de séjour, telles que les marchandises périssables¹⁵.

Il est fait également obligation à l'exploitant du dépôt temporaire d'aménager des espaces ou des magasins devant être réservés pour la réception et le séjour des :

- Produits avariés ou en mauvais état de conservation ;
- Marchandises prohibées aux sens de l'article 21/1 du code des douanes ;
- Marchandises faisant l'objet de restrictions ou de prohibitions liées à des considérations de moralité ou d'ordre public, de sécurité publique, d'hygiène ou de santé publique ou relatives à des considérations vétérinaires ou phytopathologiques, ou concernées par des mesures se rapportant à la protection des brevets, marques de fabrique et droits d'auteur et de reproduction.

Par ailleurs, l'exploitant du dépôt temporaire doit réserver, des espaces devant abriter les marchandises dépassant le délai de dépôt temporaire prévu par l'article 71 du code des douanes, que ce soit à l'intérieur du même dépôt temporaire ou dans des zones de

¹⁵ Circulaire N°295/DGD/SP/D.011/21 du 11 février 2021

dégagement conformément aux dispositions des articles 74 et 203 du code des douanes.

d) La modification de l'article 70 de la loi n°79-07 du juillet 1979, modifiée et complétée, portant code des douanes (Art 99 LF 2021) :

La modification de l'article 70 du code des douanes par l'article 99 de la loi de finances pour 2021, tend à assurer la traçabilité de la chaîne de responsabilité sur les marchandises en dépôt temporaire.

La modification vise en effet, l'introduction du système déclaratif dans cette étape de dédouanement, à savoir, la déclaration de dépôt temporaire ou la consignation de l'acceptation solennelle de l'exploitant du dépôt temporaire de prendre en charge les marchandises sur la déclaration de cargaison.

Cette mesure permettra d'évacuer les chevauchements et les situations de confusion pour la détermination du responsable sur les marchandises entreposées temporairement en cas de perte ou d'avarie, en attendant de leur donner une destination définitive conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur ¹⁶.

Il est précisé dans ledit article que la forme et les conditions de souscription de la déclaration de dépôt temporaire seront fixées par décision du directeur général des douanes. Dans l'attente de l'intervention de ladite décision, le service doit exiger dorénavant l'annotation de la déclaration de cargaison par l'exploitant du dépôt temporaire attestant l'acceptation de la prise en charge de la marchandise.

Section 2 : Les entrepôts de douanes

1 : Régimes juridiques

Au sens de l'article 129 des codes des douanes, L'entrepôt de douanes est le régime douanier qui permet l'emmagasinement des marchandises sous surveillance douanière dans les locaux agréés par l'administration des douanes et ce, en suspension des droits et taxes, prohibitions et autres mesures fiscales ou douanière dont elles sont passibles ¹⁷.

¹⁶ Circulaire N°295/DGD/SP/D.011/21 du 11 février 2021

¹⁷ Loi n°79-07 du 21 juillet 1979 portant code des douanes, Journal Officielle n°30, p.526

Les marchandises prohibées à titre absolu sur le territoire douanier ne peuvent bénéficier du régime de l'entrepôt de douanes. Elles sont notamment exclues du régime douanier de l'entrepôt toutes marchandises portant atteinte à :

- A. La moralité ou à l'ordre public ;
- B. La sécurité publique ;
- C. L'hygiène publique ou à la santé publique ;
- D. Contreviendraient aux règles régissant la protection des brevets, marques de fabrique, droits d'auteur et de reproduction et à la protection des indications d'origine.

Elles sont également exclues de l'entrepôt de douane tous autres marchandises et objets qui seront désignés par décret. Toutefois des décisions du ministre des finances, prises après avis des ministres intéressés, peuvent exclure de l'entrepôt, à titre temporaire certaines marchandises.

- Les marchandises admissibles en entrepôt de douane :
- Les marchandises importées ou placées sous un autre régime douanier économique ;
- Les marchandises, sacs et autres contenants, pris sur le marché local devant servir à des manipulations portant sur les marchandises citées au point a) ;
- Les marchandises provenant du marché intérieur destinées à l'exportation et désignées par des arrêtés conjoints du ministre des finances et des ministres concernés.
- Les marchandises importées par des opérateurs non-résidents et destinées à être placées sous des régimes douaniers autorisés.

Les marchandises destinées à être admises en entrepôt, doivent faire l'objet d'une déclaration en détail sous ce régime, dans les mêmes formes que celles déclarées pour la mise à la consommation.

Au moment du dépôt de la déclaration d'entrée en entrepôt des marchandises, l'entrepositaire doit souscrire l'engagement cautionné par une institution financière nationale de réexporter les marchandises à l'issue du délai de séjour ou de leur assigner tout autre régime douanier autorisé à condition que les marchandises soient demeurées en bon état et que les circonstances le justifient, les délais maxima de séjour des marchandises

en entrepôt peuvent être prorogés à titre exceptionnel par décision de l'administration des douanes.

Durant leur séjour en entrepôt, les marchandises doivent être représentées à toute réquisition des agents des douanes. L'administration des douanes procède à tous contrôles et recensements périodiques ou inopinés qu'elle juge utiles.

Lorsque des marchandises doivent faire l'objet de manipulations ou transformations à l'intérieur de l'entrepôt, les recensements réglementaires peuvent intervenir avant, au cours ou à la fin de ces opérations. A l'exception des marchandises prises éventuellement sur le marché intérieur, les marchandises en entrepôt peuvent, sauf dispositions contraires, recevoir leur sortie d'entrepôt les mêmes destinations que si elles provenaient de l'importation directe et aux mêmes conditions.

En cas de mise à la consommation en suite d'entrepôt, les droits et taxes applicables sont ceux en vigueur à la date d'enregistrement de la déclaration en détail pour la consommation. Lorsque des marchandises placées en entrepôt après le régime douanier de l'admission temporaire, sont déclarées pour la consommation, les droits et taxes sont perçus comme dans le cas de sortie d'entrepôt. **Toutefois, la date à prendre en considération est celle de l'enregistrement de la déclaration en détail de mise en admission temporaire de cette marchandise** ¹⁸.

Les avantages de l'exploitation des entrepôts de douanes sont comme suit :

- La sécurité des marchandises ;
- La mise à la consommation partielle des marchandises, suivant les besoins des opérateurs économiques, ce qui se répercute positivement sur la trésorerie de l'entreprise ;
- Régulation du marché ;
- Opportunités commerciales,
- Constitution de stocks personnalisés d'approvisionnement pour les entreprises industrielles ;
- Rapprochement de la source d'approvisionnement et réduction des coûts logistiques ;
- Économies de trésorerie grâce aux suspensions des droits et taxes et aux dédouanements partiels ;

¹⁸ Loi n°79-07 du 21 juillet 1979 portant code des douane, Journal Officielle n°30, p.527

- Génération d'activités annexes transport, manutention, assurances, banques....

Il existe quatre (04) catégories d'entrepôts de douanes :

- L'entrepôt public ;
- L'entrepôt spécial
- L'entrepôt privé ;
- L'entrepôt industriel et usines exercées

1. L'entrepôt public :

L'entrepôt public est ouvert à tous les usagers. Il est créé lorsqu'il répond à une nécessité manifeste, et est concédé, par arrêté conjoint du ministre des finances et du ministre du commerce, avis pris des ministres intéressés, aux entreprises du secteur public ou aux collectivités locales. L'arrêté concédant l'entrepôt public détermine les conditions de sa construction et de son exploitation notamment en matière de frais d'exercice et de magasinage.

L'entrepôt public comporte l'installation et l'entretien, aux frais du concessionnaire, de bureaux et en cas de nécessité des logements réservés au service et aux agents des douanes appelées à assurer les opérations de contrôle et de surveillance des marchandises en entrepôts. Les marchandises admises en entrepôt public sont de toutes espèces, à l'exclusion de celles qui sont reprises aux articles 130, 131 et 150 du présent code ¹⁹

- Les marchandises admises entrepôt public, outre les marchandises importées :
- Les marchandises qui ont été placées sous le régime de l'admission temporaire, en apurement de ce régime en vue de leur réexportation ultérieure ou de tout autre régime douanier autorisé ;
- Les marchandises qui, du fait de leur exportation, auront droit au remboursement des droits et taxes d'importation à condition qu'elles soient destinées à être effectivement exportées ultérieurement ;
- Les marchandises destinées à l'exportation qui ont supporté des droits et taxes intérieurs afin d'obtenir le remboursement de ces droits et taxes, à condition qu'elles soient destinées à être effectivement exportées ultérieurement,

¹⁹ Code des douanes algériennes 21 juillet 1979, notamment ces articles : 139 à 149

- Les marchandises provenant d'autres entrepôts de douanes, dans la mesure où les délais de séjour réglementaires en entrepôt ne sont pas épuisés ²⁰.

Un arrêté conjoint du ministre du commerce et du ministre des finances détermine les conditions dans lesquelles peuvent être constitués en entrepôt public, des locaux destinés pour une période déterminée à recevoir des marchandises pour des expositions de foires, d'échantillons ou autre manifestations du même genre. Cet arrêté détermine également les conditions particulières de son exploitation, de sa surveillance et la durée de l'entreposage.

L'entrepôt public est ouvert à tous les usagers pour l'entreposage de marchandises de toute nature à l'exception de celles qui sont exclues en application des dispositions de l'article 116 du code des douanes.

l'entrepôt public doit être conçu et aménagé à l'effet d'offrir des conditions favorables aux opérations commerciales, aux contrôles douaniers et à la sécurité des marchandises en comportant notamment des locaux d'entreposage couverts réservés au dépotage et rempotage des marchandises placées en entrepôt ; des locaux distincts ou annexes dotés d'aménagements et d'installations spéciales pour l'entreposage des produits périssables ou susceptibles d'altérer les autres marchandises ; un terre-plein pour les opérations autorisées de manipulation de marchandises ainsi que pour le stationnement des engins de transport, de manutention et aménagement pour l'entreposage.

Des locaux de gestion administrative devant être utilisés par l'exploitant et les représentants des services des douanes ; des équipements de prévention contre l'incendie et le vol ; un système de télésurveillance ; l'accès de l'entrepôt doit être doté de deux serrures fermant avec deux clefs différentes, dont l'une est détenue par le service des douanes et l'autre par l'exploitant.

Une connexion au système d'informations et de gestion automatisée des douanes (SIGAD) est obligatoire. Elle doit être établie à la charge de l'exploitant de l'entrepôt public. La superficie minimale devant abriter l'entrepôt public doit être de 10.000 m² ²¹

²⁰ Code des douanes algériennes 21 juillet 1979, notamment ces articles : 139 à 149

²¹ Décision du 22 décembre 2009 fixant les modalités d'application de l'article 141 du code des douanes relatives à l'entrepôt public.

La décision d'agrément de l'entrepôt public est prise par le directeur général des douanes à l'appui du dossier réglementaire, instruit par le chef d'inspection divisionnaire des douanes et assorti de l'avis du directeur régional des douanes territorialement compétentes. Le texte précise que la tenue par l'exploitant d'un registre inventaire des marchandises est obligatoire.

Ce registre, coté et paraphé par le receveur des douanes territorialement compétent, tenu sans rature, ni surcharge ou altération d'aucune sorte, est mis, à première réquisition, à la disposition de l'administration des douanes. Aussi, l'exploitant de l'entrepôt public doit souscrire une soumission générale cautionnée, destinée à garantir l'accomplissement de ses obligations.

Le montant de la soumission générale précitée est fixé à deux millions de dinars pour la première année de mise en exploitation de l'entrepôt public. Pour la deuxième année consécutive d'exploitation, le montant en question doit être calculé sur la base de 10% des droits et taxes perçus durant la première année d'activité.

Par ailleurs, à la demande de l'exploitant de l'entrepôt, les services des douanes territorialement compétents peuvent autoriser la continuité des opérations commerciales en dehors des jours ouvrables, des heures légales d'ouverture des bureaux de douane et des lieux d'exercice normal des services. L'admission des marchandises en entrepôt public est subordonnée à la souscription par l'entrepositaire d'une déclaration en détail.

Enfin le délai de séjour des marchandises en entrepôt public est fixé à une année. Avant l'expiration du délai précité, l'entrepositaire doit assigner aux marchandises un autre régime douanier²².

2. L'entrepôt Spécial :

L'entrepôt spécial peut être autorisé par arrêté du ministre des finances pris après avis des ministres intéressés, pour le stockage :

- Des marchandises dont la présence dans l'entrepôt public présente des dangers ou est susceptible d'altérer la qualité des autres marchandises ;

²² Code des douanes algériennes 21 juillet 1979, notamment ces articles : 139 à 149.

- Des marchandises dont la conservation exige des installations spéciales.

Les locaux de l'entrepôt spécial et les bureaux y afférents sont fournis par le concessionnaire ; ils doivent être agréés par l'administration des douanes. Les frais d'installation et d'entretien de ces locaux sont à la charge du concessionnaire, de même que les frais d'exercice de l'entrepôt spécial. En cas de nécessité et aux mêmes conditions, le concessionnaire met des logements à la disposition des agents affectés à la surveillance de cet entrepôt.

Les marchandises admises en entrepôt spécial peuvent y séjourner pendant un délai de deux ans. Les règles fixées par les articles 140 à 149 du présent code sont applicables à l'entrepôt spécial.

3. L'entrepôt Privé :

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 ²³.

L'entrepôt privé peut également être accordé pour les marchandises destinées à figurer dans des foires, expositions, concours et autres manifestations du même genre. Cet arrêté désigne les marchandises admissibles dans cet entrepôt et les manipulations autorisées. L'arrêté portant autorisation d'ouverture d'un entrepôt privé fixe les frais d'exercice qui sont, le cas échéant, à la charge du bénéficiaire, du fait de l'intervention de l'administration des douanes.

L'entrepôt privé est constitué dans les magasins de l'entrepositaire sous la garantie d'un engagement cautionné par une Institution financière de réexporter les marchandises à l'expiration du délai de séjour ou de leur assigner tout autre régime douanier autorisé.

L'autorisation d'ouverture d'un entrepôt privé peut être accordée exceptionnellement pour les marchandises destinées à la construction ou à l'équipement d'unités économiques. Les marchandises admises en entrepôt privé peuvent y séjourner pendant un délai de deux (02) ans. En cas de déficit constaté en entrepôt privé, les droits et taxes sur ces déficits restent dûs, quelle qu'en soit la cause, même en cas de vol ou de sinistre.

²³ Code des douanes algériennes 21 juillet 1979 : 154 à 159

4. L'entrepôt industriel et usines exercées :

Les entrepôts industriels sont des établissements placés sous le contrôle de l'administration des douanes où les entreprises peuvent être autorisées procéder à la mise en œuvre de marchandises destinées à la production pour l'exportation, en suspension des droits et taxes dont celles-ci sont passibles.

Les marchandises susceptibles d'être mises en œuvre sous le régime de l'entrepôt industriel, les produits fabriqués admis à la compensation quantitative des comptes de matières et les conditions dans lesquelles s'opère cette compensation sont les mêmes qu'en régime d'admission temporaire, tel qu'il est défini par le présent code ²⁴.

Le régime de l'entrepôt industriel est accordé par décision du ministre des finances sur avis favorable du ministre intéressé. Cette décision fixe les quantités de marchandises susceptibles d'être admises sous ce régime, la durée pour laquelle il est accordé, les pourcentages des produits compensateurs à réexporter obligatoirement et ceux qui peuvent être versés à la consommation, les obligations de l'entrepositaire et les modalités particulières du contrôle douanier.

A l'expiration du délai de séjour autorisé en entrepôt industriel, et sauf prolongation accordée, les obligations relatives la mise à la consommation sont immédiatement. L'administration des douanes est habilitée à prendre toutes mesures réglementaires pour exercer son contrôle.

Les marchandises importées sous le régime de l'entrepôt industriel et les produits résultant de leur mise en œuvre ne peuvent faire l'objet de cession durant leur séjour sous ce régime ; la cession ne peut intervenir qu'après changement de régime douanier permettant cette opération commerciale.

Les usines exercées sont des unités économiques à caractère industriel pour la, production desquelles s'appliquent :

- Soit un avantage douanier ou fiscal sous conditions d'emploi des produits à certains usages,

²⁴ Code des douanes algériennes 21 juillet 1979 : 160 à 164.

- Soit d'autres, dispositions dont l'application incombe en tout ou partie à l'administration des douanes.

Les usines exercées sont placées sous contrôle douanier permanent. Sauf dispositions contraires de la loi, les marchandises admises en usines exercées en application des dispositions du présent code, le sont en suspension des droits, taxes et formalités administratives dont elles sont passibles²⁵.

Des décrets peuvent placer sous le régime de l'usine exercée les établissements autres que ceux visés aux articles 169 et 170 du présent code où est effectuée la mise en œuvre ou l'utilisation des marchandises qui bénéficient d'un régime douanier ou fiscal particulier.

L'application du régime de l'usine exercée à des marchandises autres que celles visées aux articles 165 et 168 du présent code suit les mêmes règles que celles qui régissent le régime douanier de l'admission temporaire en ce qui concerne la nature de ces marchandises et des fabrications dans lesquelles elles doivent être utilisées, ainsi que la destination des produits issus de ces fabrications.

En cas de mise à la consommation de ces derniers et sauf disposition spéciale du tarif douanier, la valeur en douane à déclarer et les droits et taxes exigibles sont déterminés dans les mêmes conditions qu'en ce qui concerne la mise à la consommation des marchandises à leur sortie du régime de l'entrepôt, dans ce cas, les droits et taxes éventuellement perçus à l'entrée en usine exercée sont déduits de ceux exigibles lors de la mise à la consommation.

L'entrepôt de douanes peut également selon ces besoins avoir une partie aménagée spécialement pour recevoir des marchandises classées, qui présentent un danger sur l'environnement et/ou la santé public. Ces installations sont soumises à des règles spécifiques, pour l'obtention de l'accord d'exploitation, notamment le décret exécutif

n° 98-339 du 3 Novembre 1998 définissant la réglementation applicable aux installations classées et fixant leur nomenclature²⁶.

²⁵ Code des douanes algériennes 21 juillet 1979, notamment ces articles : 165 à 173.

²⁶ Décret exécutif n° 98-339 du 3 Novembre 1998 définissant la réglementation applicable aux installations classées et fixant leur nomenclature, p.3

2 : Régimes Douaniers

La création d'une zone sous douane est soumise à l'obligation d'avoir un accord préalable du directeur général des douanes, avant même d'entamer les aménagements nécessaires, à cet effet pour l'octroi et l'exploitation d'un entrepôt de douane les étapes sont ²⁷ :

A- Accord préalable :

La demande d'accord préalable pour la création d'un entrepôt sous douanes doit être déposée auprès de l'inspection divisionnaire des douanes dont dépend territorialement le lieu de son implantation. Elle doit préciser :

- Nom, prénom, raison sociale numéro de téléphone et fax de l'opérateur ;
- Adresse exacte de l'opérateur et le lieu devant servir de zone sous douane ;
- Superficie des lieux avec une copie du plan de masse, le cas échéant ;
- Type de la structure demandée ;
- Nature d'occupation des lieux devant servir de zone sous douane ;
- Une attestation délivrée par les services de la wilaya territorialement compétents précisant que le terrain devant abriter l'entrepôt ne fait pas parti du patrimoine agricole ;
- Liste détaillée des marchandises à entreposer et copie du registre de commerce lorsqu'il s'agit d'un entrepôt privé.

B- Agrément :

L'agrément de l'entrepôt sous douane est accordé par le Directeur Général des Douanes sur la base d'un dossier comportant ²⁸ :

- Une demande précisant le nom l'adresse de l'exploitant et celles des lieux devant servir de zone sous douane ainsi que sa superficie ;
- Un plan de masse et de situation des locaux et des terrains ;

²⁷ Direction Générale des Douanes - Décision du 22/12/2009 relative à l'entrepôt public.
- Décision du 04/07/2013, relative à l'entrepôt privé.

- Circulaire N° 45 DGD/CAB/D133 du 23/07/2000, afférente à l'entrepôt public ;
- Circulaire N° 05/DGD/CAB/D100 du 26/02/1992, relative à l'entrepôt industriel

²⁸ Idem.

- Une copie de l'acte de propriété ou du contrat de location notarié dont la durée minimale est de (03) trois ans ;
- Une copie des statuts de création pour les personnes morales ;
- Une attestation de conformité aux normes de sécurité, délivrée par les services de la protection civile territorialement compétents ;
- Procès-verbal de constat des lieux délivré par les services des douanes territorialement compétents ;
- Arrêté du Wali portant autorisation d'entreposage en entrepôt pour les produits dangereux.

Pour la mise en exploitation l'exploitant doit souscrire une soumission générale annuelle couvrant les activités de son entrepôt durant le séjour.

C- Assignment du régime :

L'admission des marchandises en entrepôt est effectuée par la souscription par l'entrepositaire d'une déclaration en détail d'entré en entrepôt (privé, public ou industriel).

D- Le délai de séjour :

Le délai de séjour de marchandises dans les entrepôts sous douanes est fixé à une année. Toutefois, et sous réserve que les marchandises soient en bonne état, et lorsque les circonstances le justifient, ce délai peut être prorogé sans que pour autant, il ne dépasse une (01) année.

Avant l'expiration des délais accordés l'entrepositaire doit assigner aux marchandises un autre régime douanier autorisé. A défaut une mise en demeure lui est faite à cet effet.

Si celle-ci est restée vaines au-delà de 45 jours, il est procédé à la vente des marchandises dans les mêmes conditions que celles régissant la vente des marchandises en dépôt.

E- Cession de marchandises en entrepôt de douanes :

Les cessions de marchandises en entrepôts publics sont autorisées ;

Les cessions de marchandises en entrepôt privé sont interdites sauf si les acquéreurs bénéficient d'un avantage fiscal d'une suspension des droits et taxes.

F- Fermeture de l'entrepôt de douanes :

Il est procédé à la fermeture de l'entrepôt dans les cas suivants :

- Manquement de l'exploitant à ses obligations vis-à-vis de l'administration des douanes ;
- Résiliation ou non renouvellement du contrat de location ou absence d'activité durant une année ;
- Faillite ou décès de l'exploitant ;
- A la demande de l'exploitant.

CONCLUSION GENERALE

Conclusion générale :

Depuis l'ouverture économique et la libéralisation du commerce extérieur représentent incontestablement un élément essentiel dans tout objectif visant une plus grande intégration au marché mondial. L'Algérie, depuis les années 90 a revus et modifier ses réglementations et procéder à plusieurs réformes dans tous les secteurs (politique, financier, juridique, commercial, éducatif et économique) avec son ouverture de son économie et ratifier plusieurs conventions, accords de libre-échange et consensus avec des organismes internationaux intergouvernementaux et non gouvernementaux afin d'améliorer et de développer son économie pour faire face aux besoins du marché mondial.

L'Algérie après sa prise de conscience de la nécessité de se développée après son indépendance et après quelque année de difficultés de géré son économie et commerce, elle a commencé sa première remarquable démarche par le plan d'ajustement structurel qui a dégagée d'énormément résultat positifs à l'économie algérien notamment ses capacités commerciales. L'Algérie affiche une réelle ambition politique en vue d'un commerce qui tient compte de l'intégration des dimensions du développement durable. Cependant, cette volonté à elle seule demeure insuffisante pour associer ce dernier au commerce.

Dans le but de préparer l'économie algérienne d'une manière cohérente à l'ouverture vers ses principaux partenaires commerciaux les politiques commerciales prennent des nouvelles tendances, mais sa sphère de commerce extérieur est caractérisée par le démarrage lent est difficile par apport à l'économie mondiale à cause de sa situation qui se résume par un commerce extérieur vulnérable qui repose seulement sur les exportations des matières premières (les hydrocarbures) qui représente 98% et 2% hors hydrocarbures.

L'Algérie a ainsi pris des mesures en terme de ses importations pour l'objectifs d'amélioré sa capacité de commerce international et d'en sortir de ses difficultés de rejoindre fortement le commerce mondial.

L'Algérie en termes de développement durable a pris ses consciences à l'aspect environnemental et les effets néfastes de l'activité commerciales par des lois, décrets, mesures fiscales et financières.

Depuis les vingt dernières années, Le gouvernement algérien a pris la décision de réduire sa facture d'importation en rédigeant des lois et des règlements interdisant ou restreindre de quelques produits qui peuvent être fabrique ou produit en Algérie. De promouvoir l'exportation afin d'augmenter son PIB par le biais de la diversification des produits hors hydrocarbures.

Lors de notre modeste travail nous avons soulevé l'importance de la logistique dans l'économie nationale, la hausse exagérée des coûts logistiques que les consommateurs algériens subis sur les produits importés et les immenses montants des surestaries que paye l'Etat algérien chaque année.

Cela à pousser l'Etat algérien de procéder et appliqués des lois, des règlements pour mettre fin à cette défaillance et développer ses structures portuaires (projet de digitalisation des ports et développement du système douanier SIGAD) et extra-portuaires, les autres zones logistiques et les structures de transport multimodal (routier, aérien et ferroviaire) qui sont considérer comme levier et booster de l'économie pour faire face à la mondialisation moderne et aux besoins du marché mondiales de nos jours

.

Références bibliographiques

Références Bibliographique

Ouvrages :

César Ducruet. (2012) « les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens ».
Fatima Zohra Mohamed-Chérif du global au local.

Thèses et mémoires :

Master « Conception de la chaine logistique de l'entreprise Toudja » ; Université Abou Bekr Belkaid – Tlemcen ; année 2015/2016.

Textes règlementaires :

Circulaire N° 05/DGD/CAB/D100 du 26/02/1992, relative à l'entrepôt industriel

Circulaire N° 45 DGD/CAB/D133 du 23/07/2000, afférente à l'entrepôt public ;

Circulaire N°295/DGD/SP/D.011/21 du 11 février 2021

Code des douanes algériennes 21 juillet 1979, Articles : 165 à 173

Code des douanes algériennes, Articles : 66 à 74

Décision du 04/07/2013, relative à l'entrepôt privé.

Décision du 22 décembre 2009 fixant les modalités d'application de l'article 141 du code des douanes relatives à l'entrepôt public.

Décision du 22/12/2009 relative à l'entrepôt public.

Décret exécutif n° 98-339 du 3 Novembre 1998 définissant la réglementation applicable aux installations classées et fixant leur nomenclature, p.3

Les nouvelles diapositives douanières de la loi de finance 2021 du 31 décembre 2021, Articles : 96 à 99

Les nouvelles diapositives douanières de la loi de finance 2022 du 30 décembre 2022. Article 126

Loi n°79-07 du 21 juillet 1979 portant code des douane, Journal Officielle n°30, p.526

Loi n°79-07 du 21 juillet 1979 portant code des douane, Journal Officielle n°30, p.527

Nouveau Code des douanes Loi n°17-04 du 16 février 2017, Articles : 29 et 30

Règlement : Code des douanes algériennes 21 juillet 1979 : 154 à 159

Règlement : Code des douanes algériennes 21 juillet 1979 : 160 à 164.

Règlement : Code des douanes algériennes 21 juillet 1979, notamment ces articles : 139 à 149

Règlement : Nouveau Code des douanes Loi n°17-04 du 16 février 2017, Articles : 29 et 30

Sites :

www.commerce.gov.dz, consulté le 15 juin 2021, Statistiques du Ministère du Commerce,

www.douane.gov.dz, consulté le 25 septembre 2021, Rapport périodique des statistiques du commerce extérieur de l'Algérie,