

Liste des abréviations

BAD	Bon A Délivrer
BAE	Bon A Enlever
BL	Bill of Leading
BMT	Bejaia Méditerranéen transport
BTPH	Bâtiment, Travaux Public et Habitat
BPE	Béton prêt à l'emploi
CASH	Compagnie d'Assurances des Hydrocarbures
CMR	Conteneur Mouvement Requis
CNAN	Compagne Nationale Algérienne de Navigation
CNIS	Centre National de l'Informatique et des Statistiques
CNRC	Centre National du Registre de Commerce
Credoc	Crédit Documentaire
D/A	Document Contre Acceptation
DC	Direction Capitainerie
DCP	Direction de la Concurrence et des Prix
DDD	Direction Domaine et Développement
DEV	Déclaration des Eléments de la Valeur
DFC	Direction finances et Comptabilité
DG	Direction général
DMA	Direction Manutention et Acconage
DMI	Direction du Management Intègre
DRH	Direction Ressource Humain
D/P	Direction Contre Paiement
EPB	Entreprise Portuaire de Bejaia
EURL	Entreprise Unipersonnelle à Responsabilité Limité
FOB	Free On Board
GICA	Groupe Industriel du Ciment d'Algérie
IPOC	Inspection Principale aux Contrôles des Opérations Commerciale
LTA	Lettre de Transport Aérien
OMC	Organisation Mondiale du Commerce
ONP	Office National des Ports
RC	Registre de Commerce

SARL	Société à Responsabilité Limité
SIGAD	Système Informatique de Gestion de l'Administration Douanière
SO.NA.MA	Société National de Manutention
RAS	Rien à Signaler
RO-RO	Rollion-Rollog
Rem doc	Remise Documentaire

Liste des tableaux

Tableau N° 01	L'évolution des échanges globaux de l'Algérie de 2010 à 2013(en Dollars américains)	37
Tableau N°02	Structure des exportations de l'Algérie en 2013	39
Tableau N° 03	Structure des importations de l'Algérie pour l'année 2013	41
Tableau N°04	La liste des dix premiers partenaires de l'Algérie pour l'année2013 selon le volume des échanges	43
Tableau N°05	Evolution du classement des dix premiers clients de l'Algérie pour la période 2010 – 2013	45
Tableau N°06	Evolution du classement des dix premiers fournisseurs de l'Algérie pour la période 2010 – 2013	46
Tableau N° 07	Répartition des importations par le mode de financement durant l'année 2012 et 2013	47
Tableau N°08	La production nationale en matériaux de construction en 2013 et 2014	48
Tableau N°09	L'évolution des importations des matériaux de construction durant les deux mois du l'année 2015	57
Tableau N° 10	Les Principaux clients de bois en 2012, 2013 et 2014	72
Tableau N° 11	Principaux client de ciment en 2012, 2013 et 2014	73
Tableau N°12	Les principaux clients de fer en 2012, 2013 et 2014	74
Tableau N° 13	Moyenne d'attente en rade et séjour à quai	76
Tableau N° 14	L'évolution de trafic du bois en mille tonne pour la période 2003 à 2014	77
Tableau N°15	Évolution de l'importation de ciment en mille tonnes pour la période de 2003 à 2014	77
Tableau N°16	L'évolution de l'importation de fer en mille tonnes pour la période de 2003 à 2014	78
Tableau N° 17	Les principaux intervenants dans le processus du dédouanement	85

Liste des figures

N° de figure		N° de page
Figure N° 01	L'évolution des échanges globaux de l'Algérie de 2010 à 2013	38
Figure N°02	Structure des exportations de l'Algérie pour l'année 2013	40
Figure N° 03	Structure des importations de l'Algérie pour l'année 2013	41
Figure N° 04	La liste des dix premiers partenaires de l'Algérie pour l'année 2013 selon le volume des échanges	44
Figure N° 05	Répartition des importations par le mode de financement durant l'année 2012 et 2013	47
Figure N°06	La production nationale en matériaux de construction en 2013 et 2014	48
Figure N°07	Les importations algériennes des principaux matériaux de construction en 2013 et 2014	53
Figure N°08	La facture des matériaux de construction 2013,2014	54
Figure N°09	Les quantités importées des principaux matériaux de construction	55
Figure N°10	Les quantités importées des matériaux de construction	55
Figure N°11	l'évolution des importations des matériaux de construction en 2014 et 2015	57
Figure N° 12	Les principaux clients de bois en 2012, 2013 et 2014	73
Figure N°13	Les principaux clients de ciment en 2012, 2013 et 2014	74
Figure N° 14	Les principaux clients de fer en 2012, 2013 et 2014	75

Figure N° 15	L'évolution des importations de bois en tonnes de 2003 a 2014	77
Figure N° 16	L'évolution des importations de ciment en tonne de 2003 a 2014	78
Figure N° 17	L'évolution les importations de fer en tonne de 2003 a 2014	79

La liste des schémas

N° de schéma		N° de page
Schéma N° 01	Réalisation de l'encaissement simple	09
Schéma N° 02	Réalisation de la remise documentaire	11
Schéma N° 03	Le déroulement d'un crédit documentaire	14
Schéma N° 04	Le fonctionnement des régimes douaniers économiques	28
Schéma N° 05	L'enlèvement de la marchandise « ciment »	94

Liste des Annexes

N° de l' annexe	N° de page
Annexe N°01	66
Annexe N°02	66
Annexe N° 03	80
Annexe N° 04	88
Annexe N ° 05	88
Annexe N°06	88
Annexe N°07	88
Annexe N°08	88
Annexe N°09	88
Annexe N°10	88
Annexe N°11	89
Annexe N° 12	89
Annexe N°13	89
Annexe N° 14	89
Annexe N° 15	89
Annexe N° 16	89

Sommaire

Remerciements	
Liste des tableaux	
Liste des figures	
Liste des schémas	
Liste des annexes	
Introduction générale.....	1
Chapitre I : Généralités sur les importations et le dédouanement de marchandise ..	4
1. Les importations et les modalités de paiement d'une opération d'importation ..	4
2. Les intervenants dans la chaine d'importation.....	18
3. Généralités sur la douane et les régimes douaniers.....	23
4. Les procédures d'importation et le dédouanement de la marchandise	29
Chapitre II : L'importation des matériaux de construction en l'Algérie	36
1. L'évolution du commerce extérieur de l'Algérie.....	36
2. La production nationale en matériaux de construction.....	48
3. Les importations algériennes de matériaux de construction.....	51
4. Les dernières statistiques de l'importation des matériaux de construction.....	56
Chapitre III : L'étude des procédures d'importation des matériaux de construction au sein de l'EPB	61
1. Présentation de l'entreprise portuaire de Bejaia.....	61
2. Etude des statistiques de l'importation des matériaux de construction a l'EPB ...	71
3. Les procédures de l'importation de matériaux de construction au niveau de l'EPB.....	79
4 : Les étapes de dédouanement d'une marchandise	87
Conclusion générale	96
Bibliographie.....	99
Annexes	

Introduction générale

Les échanges commerciaux entre les pays sont une nécessité absolue ; du moment qu'aucun d'entre eux ne peut produire tout ce dont il a besoin, si bien que ces pays font appel aux marchés extérieurs pour importer ou bien exporter des marchandises ou des matières premières .

L'avènement de l'informatique et le progrès des communications ont contribué à accélérer encore plus les innovations dans les activités de transport avec les changements qui les accompagnent. Aujourd'hui, nous pouvons résumer les problèmes des acteurs du monde du transport maritime de la manière suivante : Du côté des autorités portuaires, dans la course des évolutions technologiques, la préoccupation principale est de se maintenir dans la dite course notamment en ce qui concerne les équipements et les services. L'idée générale chez les autorités portuaires semble qu'il faut être performant dans la manutention et dans l'offre des services portuaires, avec des prix assez compétitifs pour attirer et pour fidéliser les armateurs, cette position est sans doute issue de la réalité de la dynamique commerciale et de l'environnement mondiale du transport maritime et nous ne prétendons pas nier son importance

Mais nous considérons que les opérations des grandes lignes maritimes transocéaniques ne sont pas le seul moyen d'augmenter le trafic des ports. Le transport maritime reste, en volume de marchandises transportées le premier moyen de transport utilisé dans le monde. Le transport maritime est alors un instrument privilégié des échanges internationaux.

La douane joue un rôle décisif dans la circulation des marchandises, les régimes douaniers applicables à ces dernières ont un impact important sur le rôle de l'industrie nationale dans les échanges internationaux et contribuent grandement à l'économie nationale. La procédure de dédouanement qui est un ensemble des mesures prises par l'administration douanière en vue de la mise en œuvre du contrôle douanier et l'observation des lois et règlement en vigueur que l'administration des douanes est chargée d'appliquer.

La douane s'adapte au développement intense du commerce international en conciliant deux priorités : d'abord, exercer les contrôles nécessaires pour veiller à l'application équitable et harmonieuse de la réglementation, puis offrir des mesures de fluidité et de rapidité des échanges.

La relation entre la douane et l'entreprise marquée au niveau des opérations d'importation et d'exportation effectuées par cette dernière, la convergence d'intérêt entre l'entreprise et l'administration conduit cette dernière à favoriser l'aide à la décision des opérations en mettant à leur disposition des expertises et à prendre en compte certains de leur besoins spécifiques.

Les matériaux de construction tels que le ciment, le fer et le bois constituent une catégorie très importante des produits commercialisés au niveau mondial, chose qui peut être expliquée par la très grande quantité consommée de ces produits à travers tous les pays du monde pour réaliser leurs grands chantiers.

L'essor qu'a connu l'Algérie depuis quelques années en termes d'infrastructures de base notamment après le lancement d'un certain nombre de grands projets à l'image de lancement des logements par état qualifiée comme projet du siècle a révélé l'incapacité de la production nationale des matériaux de construction à satisfaire la demande locale. Ce déficit a obligé les autorités publiques algériennes à recourir vers l'importation de ces matières premières au niveau de plusieurs pays.

Afin de pouvoir élucider les procédures liées à cette opération d'importation de ce type de produit au niveau des ports algériens, nous avons tenté à travers ce travail de recherche d'aborder cette problématique en posant la question centrale suivante : **étant donné que l'Algérie enregistre un manque flagrant des matériaux de construction, l'importation de ces matières premières tant nécessaires est-elle maîtrisée et quelles sont les procédures que cette dernière implique ?**

Afin d'apporter des réponses concrètes à cette problématique, plusieurs autres questions secondaires méritent réflexions à savoir :

- Quels sont les matériaux de construction les plus importés en Algérie ?
- Comment se fait l'importation des matériaux de construction au niveau des ports algériens ?
- L'Algérie arrive-t-elle à assurer tous les moyens matériels et humains qui permettent de faciliter l'opération d'importation des matériaux de construction ?
- Les ports algériens sont-ils conçus de façon qu'ils puissent garantir la fluidité dans l'approvisionnement du pays en matériaux de construction ?

Notre contribution à l'étude de cette problématique d'importation des matériaux de construction en Algérie se base sur les hypothèses suivantes :

Hypothèse 1 : L'importation des matériaux de construction en Algérie s'avère non maîtrisée et se confronte à de nombreux obstacles.

Hypothèse 2 : l'Algérie semble toujours en difficulté quant à la logistique et les techniques permettant de faciliter et dynamiser l'activité d'importation notamment des matériaux de construction.

Hypothèse 3 : En Algérie, la lourdeur des procédures de dédouanement semble le premier problème que rencontrent les importateurs des matériaux de construction.

Pour mener à bien notre travail de recherche, la méthodologie suivie consiste en premier lieu, en une revue de la littérature par une recherche documentaire sur des ouvrages, revues, thèses et mémoires ainsi que les sites internet relatifs à notre thématique. En second lieu, nous avons procédé à une collecte de données sur les importations des matériaux de construction en Algérie afin d'enrichir notre étude. Enfin, nous avons tenté de donner un cas concret sur les procédures liées à l'importation des principaux matériaux de construction en Algérie à partir du stage pratique que nous avons effectué au niveau de l'entreprise portuaire de Béjaia.

Notre travail sera subdivisé en trois chapitres où le premier sera réservé à une étude théorique sur les importations et les procédures de dédouanement de marchandises. Le deuxième chapitre fera l'objet de l'importation des matériaux de construction en Algérie où nous allons exposer les statistiques les plus fraîches que possible sur la production nationale ainsi que les quantités importées de ces matières premières dans notre pays. Quant au dernier chapitre, il concernera l'étude des procédures d'importation des matériaux de construction au niveau des ports algériens à travers notre cas pratique réalisé à l'entreprise portuaire de Béjaia.

Introduction

L'importation est généralement une opération favorable au consommateur (plus grand choix de produit, meilleure concurrence sur les prix) et un aiguillon de compétitivité pour les producteurs.

L'action la plus importante de la douane est une mission de protection des marchés et des consommateurs en matière de santé, et de sécurité publique (notamment pour ce qui concerne le trafic des stupéfiants), ainsi que la protection du patrimoine artistique, culturel, historique et archéologique du pays.

En vue de faciliter l'accès des marchandises au marché local, les régimes douaniers économiques par les facilitations qu'ils présentent permettent aux opérateurs du commerce extérieur de travailler dans des conditions de concurrence avantageuses

1. Généralités sur les importations et les modalités de paiement d'une opération d'importation

1.1. Généralités sur les importations

1.1.1. Définition de l'importation

C'est une action d'acheter à un pays étranger des matières premières ou des biens de consommation et de les faire pénétrer dans le territoire national¹

1.1.2. Les critères qu'un importateur doit accomplir

Pour la création de toute société d'importation il est obligatoire qu'elle soit Société à Responsabilité Limitée (SARL) ou Entreprise Unipersonnelle à Responsabilité Limitée (EURL) c.à.d. personne morale.

Il faut un :

- Registre de Commerce (RC) import/export contrat de location au nom de la société
- rapport direct entre importateurs et producteurs.
- un prix supérieur au prix du marché avec un seuil minimum.
- des avances de paiement.

¹Article d'importation ,Marat, Pamphlets, Dénonc. Necker, 1790, p. 84

- une libre concurrence entre importateurs (les producteurs vendent à qui ils veulent).
- la transparence des prix.
- le respect des droits du travail (normes OIT respectées).
- la durabilité.

Vous trouverez tout auprès du Centre National du Registre de Commerce(CNRC).

Seulement il faut consulter un transitaire ou se rapprocher de la Direction de la Concurrence et des Prix (DCP) de la wilaya si les produits que vous voulez importer nécessitent une autorisation spéciale.

Les documents obligatoires pour une opération d'importation :

- Factures original auprès banque ;
- Connaissance original (si l'expédition par voie maritime) sinon Lettre de Transport Aérien (LTA) ;
- Certificat d'origine de la marchandise ;(pour la DCP) ;
- Certificat de conformité (DCP) ;
- Certificat de qualité (DCP) ;

1.1.3. La Recherche de l'information internationale

Dans le domaine du commerce international, le processus d'importation comporte dans tous les cas cinq éléments principaux que tout agent économique impliqué dans ce commerce doit analyser² :

a- Le marché

C'est-à-dire le lieu où le produit sera vendu. En règle générale, le marché est défini par ses limites géographiques ; ce qui implique une étude qui suppose que l'on rassemble des renseignements sur le pays, sur les consommateurs de ce pays, sa géographie, sa politique commerciale, sa réglementation.

b- Le produit

C'est-à-dire le bien produit, manufacturé, assemblé ou remballé pour être vendu. Ce produit est peut - être déjà sur le marché, un produit existant qui sera modifié ou un produit entièrement nouveau.

² ADOUR.F: le financement des importations, école supérieure de banque, 2008, page48.

c- Le circuit de distribution :

Le circuit de distribution c'est à dire les divers intermédiaires qui vont acheminer le produit au consommateur final .Il est rare qu'un produit passe directement du producteur au consommateur.

d- L'expédition :

C'est-à-dire le déplacement physique du bien. Un bien expédié à l'étranger devra parcourir une longue distance, traverser des frontières, être dédouané, ce qui suppose l'utilisation de divers modes de transports et très certainement la préparation d'une série de documents.

e- Le paiement d'une opération :

Le paiement d'une opération avec l'étranger n'est pas aussi simple que celui d'une opération locale .Compte tenu de la distance et du fait qu'on traite des affaires dans un environnement étranger, les risques sont plus grands et l'opération nécessitera des étapes et des documents supplémentaires pour assurer que tous les risques ont été pesés et que les mesures de protection ont bien été prises.

1.1.4.L'activité d'importation:

En L'activité d'importation en général les entreprises préfèrent vendre plutôt que d'acheter à l'étranger. Parfois, l'acheteur provoque une véritable révolution culturelle en internationalisant ses achats lorsque l'entreprise a l'habitude d'acheter à l'étranger et les raisons d'une telle décision sont les suivantes³ :

- Optimiser les coûts d'achat, c'est-à-dire obtenir un meilleur coût en achetant à l'étranger plutôt qu'au niveau national ;
- Absence d'un tel produit sur le marché local.

Dés lors, le recours à l'importation par l'entreprise constitue un choix stratégique qui nécessite une connaissance parfaite de tous ses rouages. Avant d'engager cette opération, il est judicieux de savoir cette partie consiste à présenter les outils d'une démarche à l'import à travers une présentation des différentes étapes pour conduire une opération d'importation à savoir :

- La logistique de la marchandise ;
- Le paiement des fournisseurs et financement de l'opération ;

³Légrand (G) & Martini (H), Techniques du commerce international, comment bien gérer vos opérations import / export, - Gualino, 2^{ème} édition, Paris, 1999; page 335.

Elle traitera aussi l'organisation administrative du service import ainsi qu'une présentation des différents intermédiaires de l'opération d'importation ;

1.1.5. Les acteurs de l'opération d'importation

La réalisation d'une opération d'importation nécessite l'intervention de plusieurs acteurs ayant chacun un rôle bien déterminé.

En effet, l'importateur aura, principalement à traiter avec les intervenants suivants⁴ :

-Le transitaire : Le transitaire est tenu d'accomplir des formalités de douanes et d'assurer l'expédition de la marchandise à destination de l'importateur qu'il a mandaté.

Il est aussi considéré comme intermédiaire entre le chargeur (importateur ou exportateur) et le consignataire du navire, ou bien le représentant du chargeur dans le transport maritime de marchandise, au cas où le destinataire est éloigné du point d'arrivée de la marchandise.

-Le commissionnaire en douane : Exerce une responsabilité plus large que le mandataire. Il s'engage à transporter une marchandise d'un lieu à un autre, mais il est libre du choix des moyens. Il a une obligation de résultat. Il est responsable du transport vis-à-vis de son client alors que le mandataire n'est responsable que de ses seules fautes

-Le transporteur.

-L'établissement et l'intermédiaire financier.

-L'assureur : L'assureur est la personne (compagnie d'assurance) qui, par contrat et moyennant le versement d'une prime s'engage à indemniser une autre personne (l'assuré) en cas de dommage ou de perte de la marchandise lors de l'opération, l'usage des incoterms nous permet de bien comprendre qui doit supporter les coûts de l'assureur(le vendeur ou l'acheteur).

-L'entrepôtier : Personne qui dépose la déclaration de placement sous le régime de l'entrepôt douanier et se trouve liée par cette déclaration ; elle est responsable de l'exécution des obligations qui résultent du placement des marchandises sous le régime.

-L'emballeur : L'emballeur assure la protection des objets contre les risques encourus lors du transport, de la manutention et du stockage. Il effectue toutes les opérations nécessaires à l'emballage des marchandises selon un conditionnement adapté.

⁴ Idem, p54

➤ **-Le manutentionnaire :** de manière générale, il assure les opérations du chargement et de déchargement de la marchandise d'un navire et à sa mise à disposition sur le quai. Les navires spécialisés pour le déchargement des navires sont des stockeurs.

1.2. Les modalités de paiement d'une opération d'importation

Les opérations du commerce extérieur revêtent un caractère complexe et multiforme, et peuvent déboucher sur de graves problèmes concernant la livraison et le règlement de la marchandise.

Pour faire face à ces problèmes, qui peuvent naître à l'occasion de toute transaction commerciale internationale, la réglementation algérienne du commerce extérieur et des changes prévoit trois modes de règlement assurant ainsi la réception de la marchandise pour l'importateur et, le règlement pour l'exportateur : le transfert libre, la remise documentaire (rem doc) et le crédit documentaire (Credoc).

1.2.1. L'encaissement simple

Le transfert libre ou l'encaissement simple représente la technique de règlement la plus simple, car elle demeure la moins formaliste et la moins complexe. Elle repose sur un critère fondamental qui est la confiance totale existante entre l'importateur et l'exportateur.

a-Définition

L'encaissement simple ou transfert libre est une technique de paiement institué par la chambre de commerce international au même titre que le crédit documentaire et remise documentaire, il consiste en un acte par lequel l'acheteur (l'importateur) donne un ordre de transfert à sa banque d'une somme définie au profit de l'exportateur (non résidant) domiciliés auprès d'une banque étrangère.

Ce type d'opération intervient après le dédouanement de la marchandise par l'importateur et sa mise à la consommation.

Il est néanmoins conseillé dans ce cas au vendeur de souscrire une assurance-crédit qui lui garantit une indemnisation en cas d'accident à prouver qu'il a rempli ses obligations contractuelles.

b- Le mécanisme et réalisation

L'importateur après avoir reçu les documents directement du vendeur et pris possession de la marchandise s'adresse à son banquier pour transférer le montant de la facture

L'agent bancaire en recevant l'ordre de transfert de son client, doit vérifier que l'opération à été préalablement domiciliée et que tous les documents nécessaires pour exécuter l'ordre sont conformes à savoir :

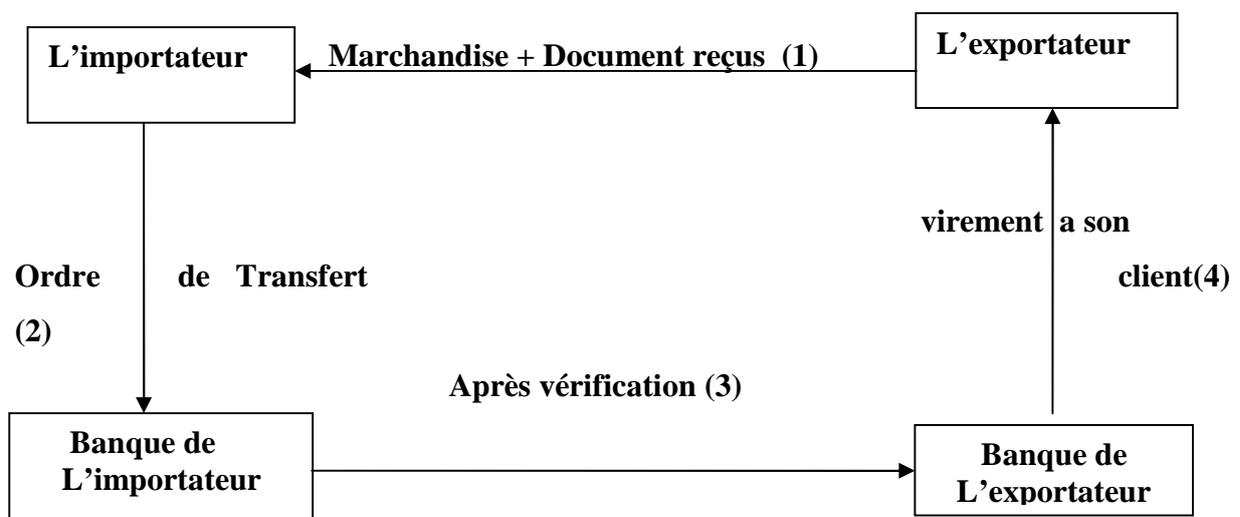
- Facture définitive domiciliée.
- Un ordre de transfert en faveur du fournisseur étranger.
- Le document douanier attestant la mise à la consommation de la marchandise.
- Une copie conforme au titre de transport (connaissance, L.T.A, ...).

L'agent vérifie également que l'ordre de virement à été bien rempli et que le solde du compte permet d'effectuer le transfert.

✓ **Deux situations peuvent se présenter pour choisir le transfert libre :**

- Des relations d'ancienneté et de proximité entre les deux partenaires, mais l'ancienneté et la proximité ne suffisent pas, l'exportateur doit s'informer sur la situation financière de son client.
- La mise en place d'une solution pour la gestion des risques telle que la souscription d'une assurance-crédit qui apporte une sécurisation de la créance, et donc l'encaissement simple peut être limité en pratique selon le degré de sûreté sur la qualité de l'importateur et la facilité de transfert des fonds dans le pays de celui-ci.

Le schéma N° 01 : Réalisation de l'encaissement simple



Effectue le transfert

Source : Management des opérations de commerce international-LEGRAND ET MARTINI P47

c- Les avantages et les inconvénients

➤ **Les avantages :**

- Le transfert libre est moins formaliste.
- Le transfert libre permet à l'acheteur de ne pas payer jusqu'à la réception de la marchandise.
- Le transfert libre est relativement moins cher.

➤ **Les inconvénients :**

- Instrument de paiement moins sûr, car le vendeur abandonne son titre de propriété sur les marchandises sans avoir la certitude d'être payé.
- Le paiement peut être retardé pour des raisons politiques.

1.2.2. La remise documentaire (rem doc)

Lorsqu'il existe des relations régulières entre un importateur (acheteur) et un exportateur (vendeur), ces derniers peuvent recourir pour le règlement de leurs transactions commerciales, à une technique très simple et assez souple qui est la remise documentaire ou encaissement documentaire.

L'opération « remise documentaire » est basée surtout sur la confiance qui existe entre l'importateur et l'exportateur par le fait qu'elle n'implique pas l'engagement financier des banques.

Ces derniers jouent un rôle de mandataires intermédiaires entre les deux parties (acheteur - vendeur) pour remettre les documents aux clients importateur, contre paiement ou contre acceptation d'une traite.

a - Définition

« La remise documentaire c'est l'opération par laquelle une (remettante) sur instruction de son client exportateur (tireur) se charge de l'encaissement du montant de la transaction, par l'intermédiaire d'une banque (chargé de l'encaissement) auprès de l'importateur (tiré) contre remise des documents.»⁵

b- Les intervenants

- **Donneur d'ordre :** Le vendeur exportateur qui donne l'ordre à sa banque.
- **Banque remettante :** La banque du vendeur à qui l'opération a été confiée par le vendeur.
- **Banque de l'importateur :** C'est la banque du vendeur à l'étranger chargée de l'encaissement il s'agit de la banque correspondante de la banque remettante. Cette banque

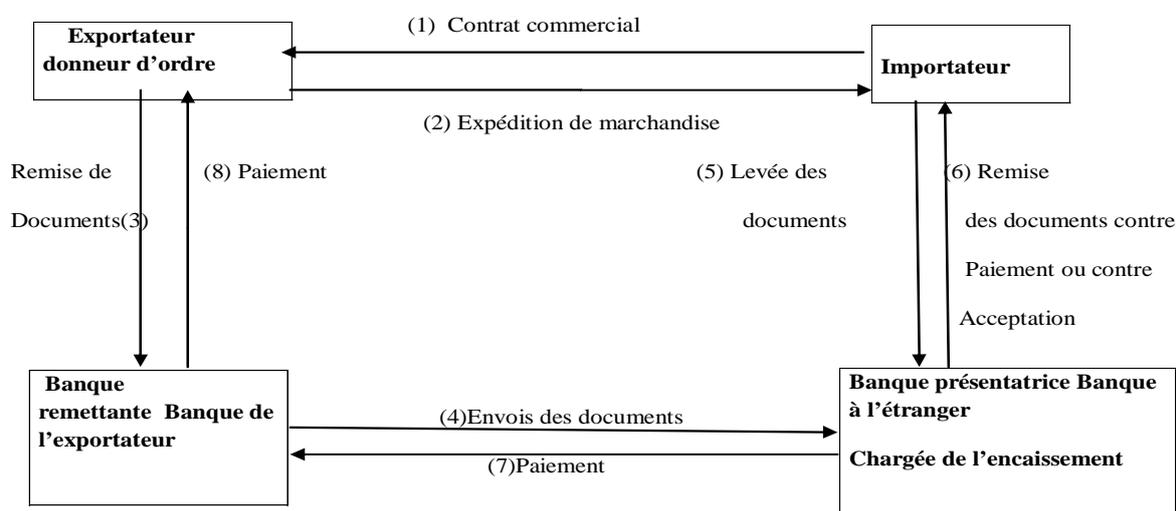
⁵ BENAMMARJ-M, « Technique du commerce international ».Ed.TCHNIPLUS, France,1995

effectue la présentation des documents à l'acheteur et reçoit son règlement. On distingue deux types de remise documentaire : **D\P** (document contre paiement) et **D\A** (document contre acceptation).

- **Tiré** : destinataire des documents qui devra s'acquitter du montant du contrat pour la levée des documents

c- Déroulement de l'opération de remise documentaire: Le déroulement de la remise documentaire se fait selon le schéma suivant ⁶:

Le schéma N° 02 : Réalisation de la remise documentaire :



Source: Management des opérations de commerce international » - LEGRAND ET MARTINI P49

On distingue huit étapes dans cette procédure :

- (1) L'importateur et l'exportateur concluent un contrat de vente.
- (2) La marchandise est expédiée ; le transporteur remet les documents de transport à l'exportateur.
- (3) L'exportateur remet les documents à sa banque et la charge de l'encaissement.

⁶Document interne de banque CPA, p6, 7.

- (4) La banque remettante transmet les documents à la banque de l'importateur accompagné des instruments d'encaissement.
- (5) La banque présentatrice informe l'importateur lorsqu'elle reçoit les documents.
- (6) L'importateur se présente auprès de sa banque, celle-ci ne lui remet les documents que contre paiement ou contre acceptation d'une traite (selon le cas).
- (7) Une fois les documents payés ou la traite acceptée par le client importateur, la banque chargée de l'encaissement effectue selon les modalités de règlement
- (8) La banque remettante (banque de l'exportateur) crédite le compte de son client.

d- La réalisation d'une remise documentaire

La remise documentaire peut se réaliser selon deux formes ⁷:

- Remise documentaire contre paiement : cette formule présente une bonne sécurité pour l'exportateur. La banque présentatrice informe l'importateur de la réception des documents et ne les remet que contre paiement immédiat.
- La remise documentaire contre acceptation : cette formule n'offre pas de garantie sûre à l'exportateur. La banque présentatrice informe l'importateur de la réception des documents et ne les lui remet que contre acceptation de la traite.

e- Avantages et inconvénients de la remise documentaire

➤ **Les Avantages**

- L'importateur ne pourra pas retirer les marchandises en douane sans avoir préalablement réglé à sa banque le montant de la remise documentaire ainsi l'exportateur a la certitude d'être payé.
- La procédure est plus souple que le Credoc sur le plan des documents et des dates.
- Le coût est faible.

➤ **Les inconvénients**

- Si l'importateur ne se manifeste pas, la marchandise est immobilisée il faudra la vendre sur place à bas prix ou la répartir et donc payer à nouveau des frais de transport.
- La responsabilité de la banque remettante n'est pas engagée quant à l'authenticité et la conformité des documents.

⁷ CHEVALIER.D, « Credit documentaire une sécurité de paiement toujours très appréciée ». LE MOCI n°1385, Paris, 1999

1.2.3. Le crédit documentaire

Le Credoc permet d'assurer la bonne fin et le règlement d'un contrat commercial entre un importateur et un exportateur.

a- Définition

<< Le crédit documentaire est l'opération par laquelle une banque (banque émettrice) s'engage à la demande et pour le compte de son client importateur (donneur d'ordre), à régler à un tiers exportateur (bénéficiaire), dans un délais déterminé un certain montant contre remise des documents strictement conformes et cohérents entre eux, justifiant de la valeur et de l'expédition de marchandise ou des présentations de service .>>

b- Les intervenants

Ils sont au nombre de quatre : le donneur d'ordre, la banque émettrice, la banque notifiées et le bénéficiaire :

- **Le donneur d'ordre**

C'est l'acheteur qui a négocié un contrat commercial avec un fournisseur étranger, il donne à sa banque des instructions d'ouverture du crédit documentaire en faveur de son fournisseur, où il précise les documents qu'il souhaite et le mode de règlement.

- **La banque émettrice** : c'est la banque de l'acheteur qui, après avoir reçu des instructions de son client, émet le crédit documentaire, c'est-à-dire procède à son ouverture.

- **La banque notifiante** : c'est la banque correspondante de la banque émettrice dans le pays du vendeur, Elle va notifier au vendeur l'ouverture du crédit documentaire en sa faveur, cette banque n'est pas forcément la banque habituelle du vendeur ou la banque confirmatrice.

- **Le bénéficiaire** : c'est le vendeur qui est le bénéficiaire de l'engagement bancaire d'être payé en contre partie de la marchandise et des documents requis à ce contrat.

c- La réalisation du crédit documentaire : le crédit est réalisable ⁸:

- **Par paiement à vue** : paiement immédiat par la banque désignée contre les documents requis.

- **Par paiement différé** : paiement à x jours par la banque désignée contre les documents requis, selon le délai fixé dans l'accréditif, le point de départ des x jours est soit :

- la date de facture

- la date de document de transport

- la date de reconnaissance de ce document conforme par la banque réalisatrice.

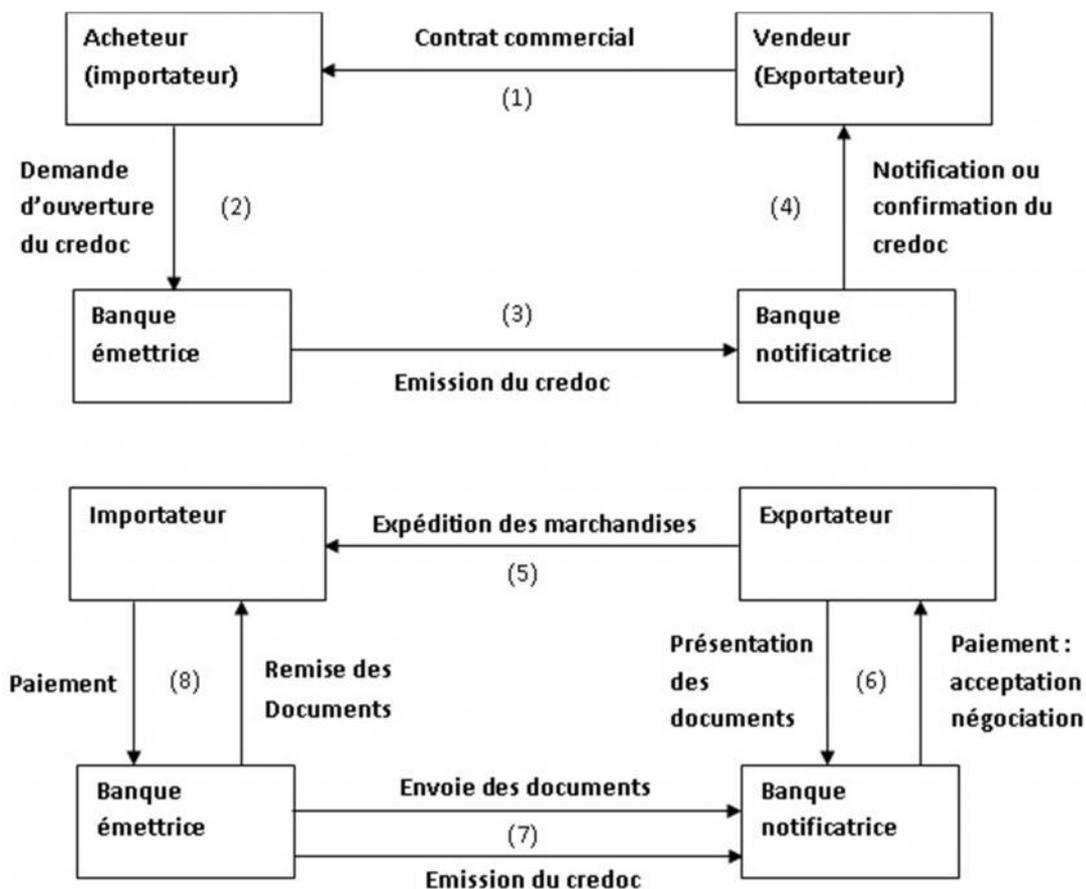
⁸ Document interne de la banque CPA : journée d'étude CPA/fillière SOGEPART, 2005, Alger, 6,7.

- **Par acceptation** : la banque accepte une traite contre les documents, le tiré est la banque émettrice et le tireur est le bénéficiaire (l'exportateur). En aucun cas, le tiré doit être le donneur d'ordre (l'acheteur), dans le cas d'un crédit confirmé, le tireur doit être la banque confirmant à son engagement.
- **Par négociation** : dans cette pratique, le bénéficiaire est appelé à mettre les documents à une banque qui n'est pas habilitée à payer le crédit. Cette banque négocie le crédit : elle rachète la créance (traite) du bénéficiaire sur le débiteur désigné au crédit- en général le donneur d'ordre.

d-Le déroulement d'une opération de crédit documentaire

Le fonctionnement de crédit documentaire est décrit dans le schéma qui suit ⁹:

Schéma N° 03 : représente le déroulement d'un crédit documentaire



Source : Management des opérations de commerce international » - LEGRAND ET MARTINI P51

On distingue huit étapes dans cette procédure :

⁹: Idem, p 4.

- (1) L'importateur (donneur d'ordre) et l'exportateur (bénéficiaire) concluent un contrat de vente, ils conviennent des conditions de paiement
- (2) L'importateur se présente à sa banque et lui formule une demande d'ouverture de crédit en faveur de l'importateur
- (3) La banque de l'importateur (banque émettrice), après avoir accepté d'ouvrir le crédit en faveur de l'exportateur, avise la banque de son correspondant (banque notifiatrice) pour notifier le crédit.
- (4) La banque de l'exportateur notifie le crédit à l'exportateur
- (5) La marchandise est expédiée, le transporteur remet les documents à l'exportateur
- (6) L'exportateur remet l'ensemble des documents prévus dans la lettre de crédit à sa banque contre paiement à vue à condition que ces derniers soient conformes.
- (7) La banque de l'exportateur, après vérification des documents et après d'être assuré de leur conformité, les transmet à la banque de l'importateur pour paiement
- (8) Une fois les documents reçus, la banque de l'importateur procède à leur vérification, s'assure à son tour de leur conformité et procède au paiement, et remet les documents à son client pour dédouanement de la marchandise.

e- Les avantages et inconvénients du crédit documentaire

➤ **Avantages**

- C'est un moyen de paiement rapide, efficace, connu et utilisé partout dans le monde et soumis à des règles internationales très précises
- L'acheteur renforce sa position pour négocier en ayant recours à ce mode de règlement.
- Le vendeur en raison de la sécurité plus grande et de l'exécution rapide du paiement qui lui offre cet instrument, et d'avantage porté à faire des concessions de prix.
- L'avantage du Credoc est les intermédiaires qui veillent sur les intérêts des parties concernées

➤ **Inconvénients**

- La lourdeur et la complexité de la procédure exige beaucoup de rigueur et de formalisme pour respecter les clauses et les délais
- Coût assez élevé surtout pour les crédits de faible montant

1.3. Les documents du commerce international

On peut classer les documents les plus utilisés en plusieurs catégories¹⁰

¹⁰ Luc BERNET-ROLLANDE, opcit, p 225, 226

1.3.1. Les documents commerciaux

a- La facture pro forma :

C'est un devis établi sous forme de facture anticipant la facture définitive qui sera établie avec la réalisation commerciale.

Elle permet, généralement à l'acheteur (importateur) d'accomplir certaines démarches administratives que nécessite une opération d'importation (domiciliation, ouverture d'un crédit documentaire)

Elle doit reprendre les caractéristiques de la marchandise : la qualité, le prix ainsi que les modalités de paiement.

b- La facture commerciale (définitive)

C'est l'élément de base qui concrétise toute transaction commerciale, elle est établie par le vendeur, elle reprend généralement : l'identité des deux parties, la nature et la qualité de la marchandise, le numéro de commande ou de contrat, les quantités, le prix unitaire et global ainsi que les accessoires, la date d'émission, les délais de livraison, les modalités d'expédition etc ;

c- La facture consulaire

C'est une facture commerciale établie par le vendeur et visée par le consulat du pays de l'importateur, elle atteste que le fournisseur est bien établi dans la circonscription territoriale contrôlée par ce consulat, ainsi que les prix facturés sont les prix pratiqués dans le marché du fournisseur.

d- Le certificat d'origine

C'est un document établi pour l'administration des douanes, par une chambre de commerce ou par l'experts convenus entre les parties ,en vue d'attester le pays d'origine des marchandises, c'est à dire le pays où elle ont été produites¹¹.

e- La liste de colisage

Elle décrit le mode de conditionnement des marchandises transportées .elle fait ressortir les caractéristiques des colis d'une expédition (nombre, poids, marque, conditionnement, etc.)

La liste de colisage permet de vérifier si les stipulations de la commande précisées dans les documents sont respectées.

¹¹ Note n°/DCG/2009 de la banque d'Algérie

1.3.2. Les documents d'assurance

Considérant les limites de responsabilité et les limites d'indemnisation prévues dans les conventions internationales, la souscription d'une assurance, auprès d'une compagnie agréée, est nécessaire pour couvrir les risques affectant la marchandise lors du transport.

Cette souscription garantit l'indemnisation de l'acheteur en cas de survenance des risques dans les conditions spécifiées par le contrat d'assurance.

a- La police d'assurance

Il s'agit d'un contrat établi entre l'assureur et l'assuré, fixant les obligations et droits de chacune des parties.

b- Le certificat d'assurance

Ce document atteste l'existence d'une police d'assurance pour les marchandises concernées.

1.3.3. Les documents douaniers

Ces documents concernent les déclarations en douanes, faites sur des imprimés spécifiques, qui sont remis par l'administration douanière que ce soit à l'import ou à l'export en certifiant que la marchandise a été expédiée dans les conditions convenues, les formalités de dédouanement des marchandises à destination ou en provenance de l'étranger permettent les contrôles et la taxation douanière¹².

Ces formalités sont accomplies par le détenteur de la marchandise.

1.3.4. Les documents de transport

a- Le transport maritime

Le connaissement maritime est un document essentiel en le délivrant, le capitaine d'un navire, ou son agent, reconnaît avoir reçu les marchandises qui sont mentionnées et s'engage à les transporter aux conditions convenues et à les délivrer à destination conformément aux instructions reçus moyennant le paiement des frets (frais de transport).

b- Le transport aérien

Le document utilisé est la lettre de transport aérien(LTA), la LTA est émise par l'agent de la compagnie aérienne. S'il s'agit d'un envoi en groupage la « house Air Way Bill » est établie par le groupeur de fret aérien. Elle est ensuite signée par la compagnie aérienne avant l'embarquement effectif de la marchandise, et remise au chargeur. Cette signature engage la responsabilité du transporteur¹³.

¹² LUC BERNET – ROLLAND, *opcit*, p225.

¹³ F.Colb, *La logistique*, Edition Entreprise moderne ,1972,page 89.

c- Le transport routier

Le document utilisé est la lettre de voiture convention relative au Contrat de transport de Marchandise par Route (CMR). Elle atteste la prise en charge des marchandises en bonne état si elle est nette de réserve, et l'expédition dès la signature par le transporteur¹⁴.

d-Le transport ferroviaire

Le document utilisé est la lettre de voiture internationale (LVI). Ce document est établi par l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer. Il y a contrat de transport dès l'instant où la compagnie a accepté de transporter la marchandise¹⁵.

2. Les intervenants dans la chaine d'importation

On distingue, plusieurs intervenants qui participent à la réalisation d'une opération de commerce international, d'une part, on trouve les opérateurs économiques comme principaux intervenants et d'une autre part les intervenants entre ces opérateurs et les intermédiaires qui jouent le rôle d'assouplisseurs de cette opération

2.1. Les opérateurs économiques

On distingue deux types d'opérateurs économiques dans le commerce international qui sont¹⁶ :

2.1.1. L'importateur

Un importateur est une personne physique ou morale, privée ou publique, qui introduit une marchandise quelconque sur le territoire douanier d'une façon légale.

Cette importation est matérialisée par l'arrivée des marchandises en provenance d'un pays tiers et en général par un flux inverse de capitaux (sauf dans le cas d'un don ou d'une importation d'un échantillon).

2.1.2. L'exportateur

Un exportateur est une personne physique ou morale, privée ou publique, qui fait sortir légalement du territoire douanier une marchandise quelconque.

Cette sortie de marchandise est généralement suivie d'une entrée de capitaux sauf dans le cas d'un don ou d'un échantillon.

¹⁴ BESSA Adel, processus d'une opération d'importation, ESIG, promotion 2008,page27

¹⁵ F.Colb, La logitique, Edition Entreprise moderne, 1972,page87

¹⁶ Guides du client n°12 : opération portuaires et douanière à l'importation page 15

2.2. Les intervenants autres que les opérateurs :

2.2.1. La douane

A cote de l'administration douanière qui joue un rôle essentiel dans le déroulement des échanges internationaux l'assurance maritime qui constitue une source de financement pour l'importateur et aussi pour l'exportateur .

A cet égard, il est utile de rappeler que les droits et taxes perçus par les douanes constituent les éléments de compensation des écarts éventuels entre les différents produits nationaux et étrangers. La douane constitue un véritable contrôleur et régulateur de l'économie nationale.

L'administration douanière met à la disposition des exportateurs un éventail de dispositions dans le cadre de la promotion des exportations hors hydrocarbures (en Algérie).

Selon le code des douanes ; « toutes les marchandises importées, réimportées, destinées à être, réexportées, doivent faire l'objet d'une déclaration en détail à l'administration du présent code par lequel le déclarant indique le régime douanier assigne aux marchandises et communiquer les éléments requis pour l'application des droits et taxes et pour les besoins de contrôle douanier »¹⁷.

A cet effet, on peut constater les rôles suivants de la douane :

- ✓ Vérifier les marchandises et les documents y afférent ;
- ✓ Percevoir les droits et taxes ;
- ✓ Relever et verbaliser les infractions ;
- ✓ Contrôler l'exécution des engagements et obligations ;
- ✓ Favoriser les échanges commerciaux.

2.2.2. Le transitaire

Il est considéré comme l'un des principaux auxiliaires du transport. C'est un intermédiaire qui réalise la livraison entre les deux modes de transport ; l'importateur doit avoir recours aux services d'un transitaire qui le décharge de toutes démarches et formalités nécessaires, relatives à la marchandise importée notamment lorsque le destinataire est éloigné du point d'arrivée de la cargaison.

Le transitaire intervient alors comme intermédiaire pour s'informer du navire et recevoir la marchandise du consignataire.

¹⁷Article 75 du Code des Douanes.

Il est tenu d'accomplir des formalités de douane et d'assurer l'expédition de la marchandise à la destination de l'importateur qui l'a mandaté.

Au point de réception, il prend en charge la marchandise et s'assure qu'elle est conforme aux descriptions du connaissement. L'expédition des marchandises et leurs dédouanement constituent des actes (opérations) qui nécessitent une large connaissance du domaine en question, connaître les techniques et les pratiques du commerce international.

2.2.3. Les banques

Tous les importateurs algériens qui importent des produits de l'étranger, doivent obligatoirement payer leurs fournisseurs par le biais des banques selon la loi de finance complémentaire de 2009.

On appelle cette opération la domiciliation bancaire. Cette dernière exigée par la douane et doit être obligatoirement jointe à la marchandise.

2.2.4. Le transporteur

Le transporteur est une personne physique ou morale qui s'engage d'assurer le déplacement d'une marchandise en vertu d'un contrat de transport. C'est-à-dire, en contrepartie d'une rémunération dite fret, il assure la livraison au lieu convenu et au destinataire la marchandise dans les meilleures conditions et délais.

Le transporteur intervient dans l'opération de chargement et de déchargement de la marchandise, il peut être armateur prioritaire du moyen de transport ou bien juste un locataire de ce moyen, il est appelé alors affréteur.

Le transporteur doit livrer au chargeur, sur la demande, un connaissement qui doit être signé par les deux ou leurs représentants dans les 24 heures qui suivent le chargement.

2.2.5. Les assurances

L'assurance joue un rôle très important dans le commerce extérieur, c'est un outil qui sert de couverture des risques qui peuvent surgir au cours du transport ou de la manipulation de la marchandise. Cette opération se fait sur simple demande adressée à la compagnie d'assurance qui s'engage d'assurer la marchandise en contrepartie d'une prime, cotisée par l'assuré.

2.3. Les agents intermédiaires

2.3.1. Le chargeur

Le chargeur est une personne morale ou physique qui remet, en vertu du contrat de transport, la marchandise entre les mains du transporteur.

Son obligation principale est de s'assurer de la présentation de la marchandise aux temps et lieux fixés par le contrat ou l'usage du port de chargement. Il est responsable envers le transporteur de tout dommage ou perte provenant sur les déclarations concernant la marchandise.

Suivant les contrats commerciaux, le chargeur pourra se situer à l'un ou l'autre bout de la chaîne de transport. Le terme chargeur est en fait lié au donneur d'ordre en matière de choix de transport principal, c'est lui qui, assurera les frais liés aux tarifs de fret.

2.3.2. L'aconier

L'aconier est connu comme étant l'entrepreneur de manutention portuaire. Celui-ci assure les opérations suivantes : débarquement, embarquement, réception, livraison, garde, arrimage, allotissement etc. Cette activité peut être confiée dans certains pays à un office portuaire qui peut être exercée par des entreprises privées ou publiques.

Pour le cas de l'Algérie on parle beaucoup plus de l'entreprise portuaire qui gère l'espace portuaire par exemple à Bejaia, la gestion incombe sur l'Entreprise Portuaire de Bejaia (EPB) et Bejaia Méditerranée Terminal (BMT).

L'aconier est responsable des dommages aux opérations de manutention proprement dites ; il doit aussi veiller à prendre des réserves nécessaires contre le transporteur concernant les opérations de réception afin de réserver les recours de l'importateurs s'il constate que la marchandise a subi des avaries en cours de route.

2.3.3. Le consignataire

Un consignataire est une personne physique ou morale qui agit en tant que mandaté et salarié de celui qui requiert ses services. En fait, il est receveur d'ordre d'exécuter des tâches pour le compte de son client.

En outre de ne délivrer les marchandises qui lui sont confiées par son mandataire que contre remise de documents et de paiement.

2.3.4. Le commissaire d'avaries

« le commissaire d'avaries est généralement un technicien qui a pour rôle d'établir les constat de sinistre, d'effectuer éventuellement des expertises amiables pour le compte de l'assureur et aussi de faire les « dispatches », c'est-à-dire se calculer et répartir les indemnités à verser. Agent de l'assureur.

Le commissaire d'avarie est nommé et révoqué par la compagnie qui utilise ses services »¹⁸.

En effet, en cas de sinistre (vol, perte, incendie, détérioration...) le réceptionnaire des marchandises (l'importateur ou le transit qu'il a mandaté) doit requérir le commissaire d'avaries du lieu de destination, dont le nom est normalement porté sur le certificat ou la police d'assurance.

2.3.5. Le courtier maritime

Le courtage signifie entremise, c'est une opération qui consiste à mettre en rapport des parties moyennant une prime appelée autrefois courtage.

Un courtier est considéré comme une société de courtage internationale, son rôle consiste à mettre en relation deux sociétés et s'arrêter au moment où ces deux entreprises concluent un contrat. Il est rémunéré à la commission appelée « courtage » et payé soit par les deux parties, soit par l'une d'elles. On distingue deux types de courtier :

✓ **Le courtier d'affrètement**

D'une manière générale, les courtiers se spécialisent en opérant soit pour le compte du navire soit de la cargaison. A la différence du courtier maritime, le courtier d'affrètement qui agit aussi bien pour le compte du navire que de la cargaison.

Le courtier reçoit celle commission pour sa prestation de services une commission variable selon qu'il s'agisse de tonnage important ou de durée plus ou moins longue de l'affrètement, mais en général elle est fixée d'environ de 2,5% selon la règle internationale.

✓ **Le courtier d'interprète**

Le courtier d'interprète assure la mise en douane du navire (les procédures de dédouanement de la marchandise). La traduction des écrits, la légalisation des documents, la certification des rapports de mer,...

Le courtier interprète, joue un rôle important, notamment pour la conclusion des affrètements au voyage et essentiellement à mettre les parties en présence, à les conseiller.

Les courtiers sont rémunérés par une commission, calculée et payée par le fréteur, sauf convention contraire.

¹⁸ Guides du client n°12 : opérations portuaires et douanières à l'importation page 15.

3. Généralités sur la douane et les régimes douaniers économiques

3.1. La douane

L'objet de cette section est de montrer que, la douane peut ne pas être conçue seulement comme un ensemble de formalités, parfois lourds et rigides, toujours coûteuses pour l'entreprise, mais comme une fonction qui s'articule sur l'action internationale et peut la servir¹⁹.

Les complications créées par les accords commerciaux, la corruption, l'évolution rapide des pratiques illégitimes telles que, la contrefaçon, la contrebande... ; illustrent le besoin de recourir à une administration douanière moderne.

Cette dernière suppose une planification stratégique dans des conditions souvent difficiles, ainsi, qu'une ferme volonté politique pour concilier les exigences accrues en matière de sécurité (le consommateur, la santé, l'environnement...). La collecte des recettes et la réalisation d'autres fonctions très diverses continuent de faire partie des missions des douanes.

3.1.1. Définition de la douane

La définition la plus fréquente et la plus simple de la douane est : (une administration ayant pour fonction d'assurer le contrôle ou la taxation des marchandises franchissant les frontières).

Dans de nombreux pays, la douane joue un rôle important en matière d'analyse statistique de la nature, de l'origine et la valeur des produits échangés avec l'étranger.

3.1.2. Fonctionnement de la douane

L'administration des douanes est une administration chargée du recouvrement de certaines taxes à l'importation. Elle assure des missions à vocation fiscale et économique.

Elle est ainsi à la fois chargée de la perception des recettes douanières et de la surveillance des échanges extérieurs par l'information statistique qu'elle délivre et de leur promotion par les mesures incitatives d'aide aux entreprises et importatrices de biens ou de services.

Son activité est réglementée par le droit national, mais aussi par des accords internationaux (OMC, traités de libre-échange...). Elle peut posséder aussi, entre autres attributions, des compétences en matière de protection des personnes et des biens notamment dans les domaines de la santé publique, de la consommation, de l'environnement et de la sûreté publique.

¹⁹ IDIR KSOURI, édition grand Algérie livre 2006 p 25

3.1.3. Missions et rôles de la douane

a- Les Missions

La douane joue un rôle important dans l'économie du pays en assurant de nombreuses missions qui sont :

- Assurer le bon fonctionnement du territoire national et veiller au respect des pratiques commerciales. La douane est chargée de l'application des politiques nationales (agricole, commerciale, sécurité, concurrence). Elle perçoit les droits stipulés par le tarif sur les produits importés des pays tiers, elle applique des régimes préférentiels à de nombreux pays. .
- La douane veille ainsi au respect des pratiques et des accords commerciaux internationaux.
- Sauvegarder la sécurité et la santé publiques : Contrôles sanitaires et phytosanitaires sur les produits alimentaires, les animaux vivants, les végétaux.et la participation à la sécurité publique (contrôle dans les aéroports et les ports)
- Missions de soutien à la compétitivité économique : La douane joue un rôle majeur dans le bon fonctionnement du marché unique européen et de l'économie nationale notamment en facilitant le commerce international et en offrant des procédures simplifiées, établissant les statistiques du commerce international, - faisant respecter les règles des politiques commerciales et agricoles communautaires dans le cadre fixé par l'Organisation Mondiale du Commerce, via notamment l'organisation de certains marchés (fruits et légumes par exemple)
- Autres missions de protection du patrimoine : Contrôle des exportations d'ouvrages d'arts, de monnaies, de pierres ou de métaux précieux...Surveillance des eaux territoriales et des zones de pêche.

b-Rôle de la douane :

- Vérifier les marchandises et les documents y afférents ;
- Percevoir les droits & taxes ;
- Contrôler l'exécution des engagements et obligations ;
- Relever et verbaliser les infractions ;
- Favoriser les échanges commerciaux ;

3.1.4. Les instruments de la douane

a- Le code des douanes

Le code des douanes indique le cadre législatif et juridique dans lequel l'action de l'administration douanière doit s'inscrire et l'ensemble des procédures et formalités auxquelles les opérateurs du commerce extérieur doivent se soumettre

Le code des douanes comprend :

- Le champ d'application de la loi et la définition du territoire douanier, marchandises, objet et effets personnels, moyens de transport voyageurs, contrôle et vérification, droits et taxes ;
- Les prohibitions et restrictions diverses ;
- La conduite en douane des marchandises, à l'import et à l'export ;
- Les magasins et aires de dédouanement ;
- Les régimes économiques douaniers ;
- Droit et taxes diverses perçus par l'administration des douanes.

b- Le tarif douanier

Le tarif douanier définit la liste des produits dans le cadre de la nomenclature et en détermine les droits que perçoit l'administration des douanes pour le compte du trésor public.

La nomenclature actuelle, régulièrement mise à jour, a unifié des familles de produits assorties de positions tarifaires codifiées.

Selon l'article 6 des codes des douanes le tarif des douanes comprend :

- ✓ Les positions et les sous positions de la nomenclature du système de désignation et de codification des marchandises pour la classification des marchandises dans les tarifs douaniers ainsi que les sous-positions nationales établies selon les normes fixées par cette nomenclature
- ✓ Les quotités des droits applicables aux sous positions.

Enfin, le tarif douanier s'applique à l'entrée et à la sortie du territoire national de tout les marchandises hormis celles qui entrent dans le cadre des cas d'exonération.

3.2. Les régimes douaniers économiques

Toute marchandise entrant sur un territoire douanier, est passible de droits de taxes, aussi qu'éventuellement passible par la réglementation de contrôle de commerce extérieur.

Donc pour organiser les opérations d'achat et de vente effectuées par un pays ou un opérateur économiques. La plupart des pays tiers ont adapté des régimes douaniers économiques.

3.2.1. Définition des régimes douaniers économiques

Les régimes douaniers économiques sont des régimes suspensifs en faveur desquels, les droits et les taxes à certaines conditions sont suspendues temporairement²⁰ Ils sont organisés autour d'une symétrie (import-export).

²⁰ CATHERINE TUELE-MARTIN-la douane instrument de stratégie international. Economica 1995 paris

Un régime douanier correspond à un régime douanier économique à l'exportation, donc les régimes douaniers sont destinés à alléger les échanges des entreprises travaillant avec l'étranger, par la mise en place de procédures adaptées pour favoriser certaines activités économiques dans le but d'inciter l'implantation sur le territoire national d'activités commerciales et industrielles²¹.

3.2.2. Les avantages des régimes douaniers économiques

Les régimes douaniers économiques permettent :

- D'importer temporairement en suspension de toute mesure de taxation ou de contrôle de commerce extérieur, des marchandises destinées à être réexportées ;
- Placer les entreprises nationales dans une meilleure position au regard de la concurrence internationale ;
- Les régimes douaniers économiques ont un avantage financier puisque leur bénéficiaires n'acquittent pas les droits et taxes perçus à l'entrée dans le territoire nationale ;
- La fonction stockage permet de disposer en permanence d'un stock de marchandises hors taxes et de les utiliser au fur et à mesure des besoins de l'entreprise ;
- Un avantage économique ou commercial car les nombreuses modalités des régimes économiques permettent de s'adapter en temps réel à toute contrainte de production, de logistique et de commercialisation ;
- Les opérateurs économiques peuvent utiliser les régimes économiques à tous les stades de leur activité.
- Promouvoir les investissements et développer les exportations ;
- Les régimes douaniers économiques facilitent les opérations de négociation et de produits finis destinés au marché international.

3.2.3. Condition d'octroi des régimes douaniers économiques en Algérie

La question à poser est : quelles sont les conditions pour bénéficier des régimes douaniers économiques ?

Premièrement les régimes sont accordés sur une demande de l'intéressé qui doit justifier du besoin économique d'utiliser l'un des régimes et les régimes douaniers économiques ne peuvent généralement être utilisés pour une opération ou un type d'activités déterminés, que sur intervention d'une taxe. En cas de perfectionnement actif on s'assurera que l'activité envisagée ne porte pas préjudice aux intérêts d'autres producteurs nationaux qui pourraient fournir des marchandises équivalentes à celles importées par l'entreprise.

²¹ Sylvie .G, **commerce international guide pratique**, 6^{ème} édition, Ed lexisnexis litec, paris, 2005 P15,

Une autorisation est délivrée par l'administration des douanes, elle fixe le cadre juridique dans lequel l'entreprise peut utiliser le régime qu'elle a demandé.

Ces régimes reposent sur une forme de contrat entre l'entreprise et l'administration des douanes.

3.2.4. Caractères généraux dans les régimes douaniers économiques

On peut distinguer dans les régimes douaniers économiques trois caractères :

a- La territorialité

Par une invention de l'administration des douanes les marchandises importées ou exportées placées sous des régimes douaniers économiques, sont supposées séjourner en dehors du territoire national.

Par cette invention, les marchandises placées sous ces régimes sont suspendues des droits et taxes (droit de douane plus taxes sur valeur ajoutée) et une disposition des formalités des contrôles de commerce extérieur²².

b- La suspension des droits et taxes

Cette application a une relation directe avec les régimes douaniers économiques. Les marchandises placées sous un régime douanier économique, bénéficient durant la période de séjour sur un territoire douanier de la suspension des droits et taxes et des mesures de prohibition à caractère économique²³.

c- Le cautionnement

En contre partie des avantages énumérés, ci-dessous, le placement des marchandises sous un régime douanier économique, et subordonné à la souscription d'un engagement assortis d'une caution garantissant les droits et taxes suspendues et les pénalités éventuellement en courriers.

La caution constitue, pour le receveur des douanes une garantie vis-à-vis du trésor, au cas où l'opération économique ne respecterait pas les engagements souscrits²⁴.

3.2.5. Les phases d'obtention d'un régime douanier

On peut distinguer dans les régimes douaniers économiques six phases :

a- La demande

Elle est établie sur un formulaire prévu par la réglementation douanière, elle contient les informations nécessaires à la délivrance de l'autorisation, la justification économique et la demande pour certains régimes.

²² Document interne de la direction générale des douanes ministre des finances.

²³ Article 115/10 du code des douanes.

²⁴ Manuel des régimes douanes économique

b- L'autorisation

Elle délivrée par l'autorité douanière compétente, elle précise les conditions d'action du régime et aussi celles du fonctionnement (nature de l'opération, marchandises conservées).

c- Le placement sous le régime

Cette phase consiste à effectuer aux marchandises le régime douanier au moyen d'une déclaration en douane, il s'agit de l'opération de dédouanement.

d- La garantie

Une garantie ou un cautionnement est parfois exigé en vue de garantir la dette douanière susceptible de naître.

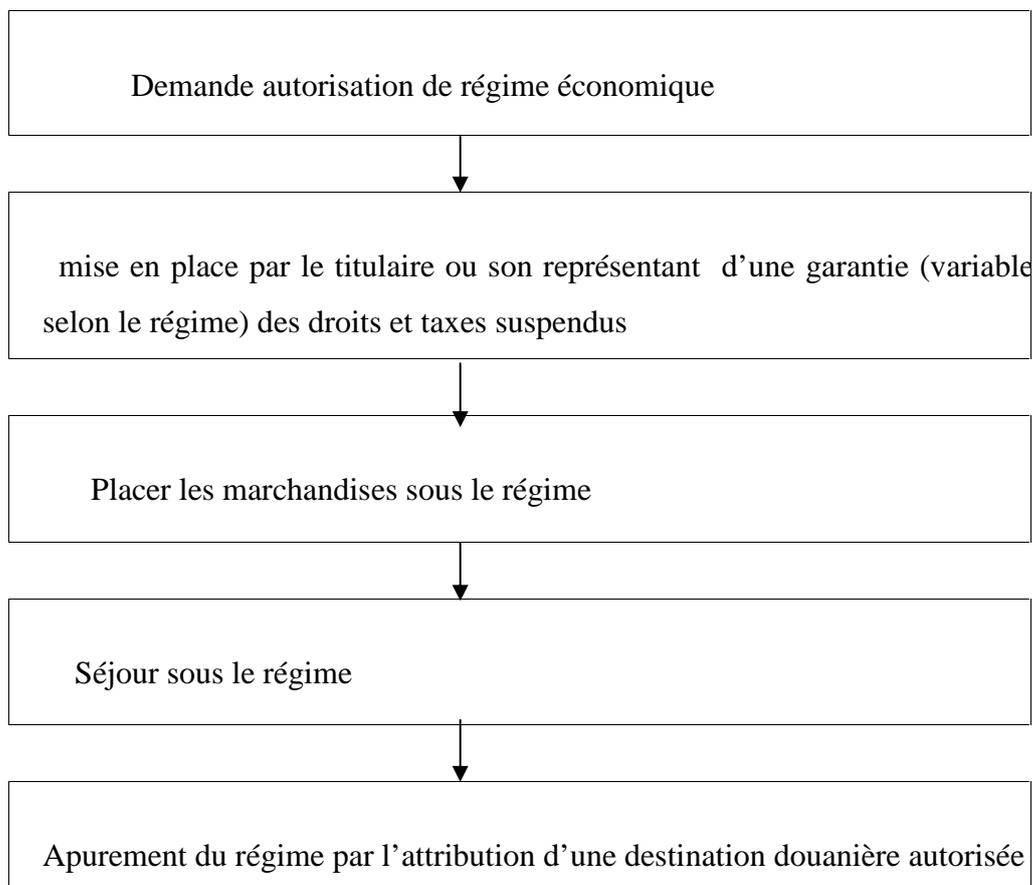
e- Le séjour

Il est prévu dans l'autorisation et fixé en fonction de la durée nécessaire de l'activité économique concrète et des délais prévus par la réglementation.

f- L'apurement

Il est réalisé en donnant une destination douanière autorisée aux marchandises à l'issue de délai de séjour sous le régime.

Le schéma N° 04 : le fonctionnement des régimes douaniers économiques :



Source : CATHRINE TEULE-MARTIN- la douane instrument de stratégie international. Economica 1995 paris

3.2.6. Les différents types des régimes douaniers économiques

On distingue trois types selon la fonction:

a- La fonction de stockage

Les marchandises sont simplement conservées en l'état sans être ni employées ni modifiées. Il s'agit de stockage des marchandises importées non dédouanées, cas du régime d'entrepôt, comme prévu dans la loi en vigueur.

b-La fonction d'utilisation

Les marchandises sont employées sous modification à un usage déterminé (expositions, usage culturel, sportif, etc.....) cette fonction couvre :

- le régime de l'admission temporaire pour l'utilisation en l'état ;
- le régime des marchandises en retour ;
- La procédure de carnet (admission temporaire qui intègre les deux régimes précédents).

c- La fonction de transformation :

Dans ce cas, l'utilisation des marchandises va subir des opérations de perfectionnement (transformation) elle couvre :

- les régimes du perfectionnement actif et de l'entrepôt industriel à l'importation ;
- le régime de perfectionnement passif à l'exportation.

4. Les procédures d'importations et le de dédouanement d'une marchandise

4.1. Définition des procédures d'importation

Les procédures d'importation sont généralement mises en place par les institutions administratives, économiques, bancaires et douanières²⁵.

Tout importateur désireux d'acquérir des biens et des services de l'étranger doit s'y conformer et ce, dans le cadre générale de la loi 90/10 relative la monnaie, du crédit et du transfert de devises.

4.2. Les procédures et/ ou les étapes d'importation

Les procédures pour importer une marchandise sont différentes en fonction du pays de provenance des marchandises.

Tour d'horizon sur les étapes d'une démarche d'importation.

²⁵ www.planet-expert.com/fr/pays/algerie/procedures- douaniers-a l-import

4.2.1. Avant d'importer

Etape 1. Renseignement sur la législation : avant d'engager une importation

Il est nécessaire d'obtenir un certain nombre d'informations sur la marchandise à importer :

- Informations légales : Vérifier si les marchandises sont soumises à des interdictions ou des restrictions. C'est notamment le cas, des médicaments ou produits cosmétiques.
- Informations douanières : nomenclatures douanières, formalités à l'importation, taux de droits et taxes à payer, dédouanement.

Etape 2. Identifier la marchandise à importer

- Etablir une description précise de la marchandise à importer
- Définir une liste de fournisseurs potentiels
- Déterminer le pays d'origine de la marchandise ainsi que le pays où elle est fabriquée.

Etape 3. Sélectionner un ou plusieurs fournisseurs :

Le choix du fournisseur est déterminant dans la stratégie d'importation. Pour cela, il faut obtenir un certain nombre d'informations essentielles :

- Quelle est l'image du fournisseur auprès de ses clients locaux?
- Quels sont les tarifs et les conditions de vente du fournisseur ?

Demander au fournisseur une facture pro-format (facture non commerciale où le commerçant s'engage sur les prix, les conditions de livraisons et de paiement, etc.)

- Le fournisseur exporte-t-il déjà dans le pays de destination de vos marchandises ?
- Quelle est la situation financière du fournisseur ?
- Quelles sont les capacités du fournisseur en terme de production et de flexibilité (Effectifs, installations techniques) ?

4.2.2. Au cours de l'importation

Etape 4. Produire et /ou contrôler la chaîne documentaire :

- Rédiger une lettre de demande de renseignements au fournisseur
- Adresser un bon de commande
- Contrôler la facture pro-format : prix, désignation précise du produit du, conditions de paiement, lieu de livraison éventuel.
- Négocier un contrat de vente à l'international
- Contrôler la facture export qui matérialise à défaut de contrat la vente, et qui servira lors de la déclaration en douane

Etape 5 : Déterminer le moyen de paiement :

Le choix du moyen de paiement se fera en fonction de la sécurité offerte, de la simplicité et de la rapidité de mise en œuvre.

Etape 6. Organiser le transport :

-S'informer sur l'incoterm et le déroulement du transport (Répartition des frais de transport entre le client et le fournisseur, les documents à fournir, le choix du transport,..)

-Etudier les différents modes de transport et choisir le plus adapté en termes de coût, mais également de qualité et de sécurité :

- Faire une demande de cotation de transport

- S'assurer contre d'éventuels risques de transport : souscrire une assurance marchandises.

4.3. Les procédures de dédouanement de la marchandise

La procédure de dédouanement est l'ensemble des formalités à accomplir pour permettre et garantir l'application des diverses mesures réglementaires, douanières ou autres, auxquelles sont soumises les marchandises importées ou exportées.

4.3.1. La déclaration des marchandises

Avant le dépôt de la déclaration en douane, toute la marchandise est soumise impérativement aux opérations de conduite, présentation et mise en douane qui constituent les obligations du transporteur vis-à-vis des services de la douane.

a- La conduite et la mise en douane

La conduite est l'opération d'acheminement des marchandises importées ou à exporter vers le bureau de douane le plus proche de la frontière du territoire douanier, le transporteur doit impérativement emprunter, pour cela, la route légale.

L'opération qui suit, est la mise en douane qui permet au service des douanes d'identifier, de prendre en charge et de garder sous sa surveillance les marchandises jusqu'au dédouanement ou l'enlèvement.

b- L'établissement et la vérification de la déclaration en détail

Le code des douanes en son article 2 stipule expressément que : « Toutes les marchandises importées ou réimportées, destinées à être exportées ou réexportées doivent faire l'objet d'une déclaration en détail. »

b-1- l'établissement de la déclaration en détail**b-1-1- Définition de la déclaration en détail**

La déclaration en détail est l'acte par lequel le déclarant désigne le régime douanier à assigner aux marchandises et communique les éléments requis pour l'application des droits et taxes et pour les besoins du contrôle douanier.

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

- la mise à la consommation ;
- le dépôt de douanes ;
- le transit ;
- le transbordement ;
- les entrepôts ;
- les usines exercées ;
- l'admission temporaire ;
- le réapprovisionnement en franchise ;
- les marchandises en retour ;
- l'exportation définitive ;
- l'exportation temporaire ;
- la réexportation ;
- les constructions navales.

Cette déclaration obéit à certaines règles fondamentales :

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

Cette obligation confirme le principe d'uniformité de l'action des douanes énoncé dans le CDA (Code des Douanes Algériennes) comme suit : « les lois et règlement douanier s'appliquent sans égard à la qualité des personnes »

b-1-2- Le déclarant en douane

Les marchandises importées ou exportées doivent être déclarées en détail par leurs propriétaires ou par les personnes physiques ou morales ayant obtenues l'agrément en qualité de commissionnaires en douane.

✓ **Le propriétaire**

C'est la personne morale ou physique possédant un acte authentique justifiant sa propriété légale des marchandises

✓ **Le commissionnaire en douane**

Il s'agit de : « toute personne physique ou morale agréée pour accomplir pour autrui les formalités de douane concernant la déclaration en détail des marchandises »

Son intervention intéresse toutes les marchandises destinées à être placées sous un régime douanier économique suspensif de tous droits et taxes.

✓ **Le transporteur**

Lorsque aucun commissionnaire en douane n'est représenté auprès d'un bureau de douane frontalier, le transporteur peut, à défaut du propriétaire, accomplir les formalités de dédouanement pour les marchandises qu'il transporte »

c-1-3- Le dépôt de la déclaration en détail

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

d-le contrôle et la vérification de la déclaration

L'enregistrement de la déclaration signifie que la douane l'a reconnu recevable, et c'est ce qui se fait automatiquement par le système informatique, cependant, cette recevabilité ne concerne que l'aspect formel de cette dernière.

L'enregistrement de la déclaration par le système informatique de gestion (SIGAD) a pour effet juridique de lier le déclarant à l'administration des douanes, ainsi, il doit obligatoirement honorer ses engagements et payer les droits et taxes calculés selon les modalités et les règles en vigueur à cette date.

La vérification est traduite par l'ensemble des mesures légales et réglementaires prises par l'administration des douanes pour s'assurer que la déclaration est correctement établie, que les documents justificatifs sont réguliers et que les marchandises sont conformes aux indications figurant sur la déclaration et les documents.

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

e- la liquidation et l'acquittement des droits et taxes

Le fait générateur de la créance du trésor public est l'enregistrement de la déclaration en détail, c'est donc la date prise en compte pour l'application des taux des droits et taxes exigibles pour cette marchandise.

Mais les dispositions du code des impôts permettent au déclarant de bénéficier de toute disposition antérieure plus favorable si l'expédition directe des marchandises vers l'Algérie est dûment justifiée (la Clause Transitoire).

En cas d'abaissement du taux des droits et taxes, le déclarant peut, lorsque l'autorisation d'enlever des marchandises n'a pas encore été donnée par les agents des douanes bénéficier du nouveau taux.

Toutefois, pour être acceptable, la demande écrite du déclarant doit être introduite avant que les droits et taxes n'aient été perçus.

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

Il est prévu aussi, le cas de remboursement de ces droits et taxes en cas de renvoi des marchandises au fournisseur ou leur destruction contrôlée par la douane ou lorsqu'ils ont été payés à tort.

f-Enlèvement des marchandises

Lorsque les droits et taxes sont acquittés ou garanties, l'inspecteur accorde et délivre le « bon à enlever » pour que le déclarant puisse procéder à l'enlèvement de la marchandise.

Le déclarant présente aux services de la brigade commerciale le bon à délivrer apposé du cachet humide qui apure et autorise l'enlèvement de la marchandise.

Lorsqu'il s'agit de la marchandise périssable ou de large consommation qui ne sont pas enlevées dans les délais prescrits, le service des douanes procède à la mise en dépôt d'office après 21 jours, et passé le délai de 4 mois, la marchandise est considérée comme saisie d'office et après équipement des procédures auprès du tribunal compétent qui instruit l'exécution d'une vente aux enchères public ou la destruction suivant la procédure réglementaire et en présence des services d'hygiène, la DCP (direction pour la concurrence et des prix), la douane et la PAF (police des frontières) et ce dans un endroit désigné à cet effet.

Conclusion : En termes de ce chapitre, on conclut que les importateurs Algériens regrettent le temps de la remise documentaire et du transfert libre.

En effet, ce sont ces modes de paiement qui leur permettraient non seulement de négocier les prix des transactions. ce qui avantagerait non seulement les opérateurs en ce sens que ces modes de paiement.

Les moyens de paiements ont été mis en place afin de ne pas freiner l'échange (transactions financières) et de rendre compatible le langage du fournisseur et du client (le change monétaire).

Les modes de financement sont des techniques de simplification des procédures d'importation ou de l'exportation. Les moyens et les techniques de financement sont des outils pour simplifier, dynamiser et sécuriser le commerce international.

La douane est un organisme qui s'occupe de l'entrée et de sortie des marchandises et qui joue un rôle primordial dans la protection et la promotion de l'économie nationale

Un régime douanière doit être assigné à la marchandise y compris la réexportation à défaut et sont destinés à alléger les charges des entreprises travaillant avec l'étranger

Le dédouanement peut se faire par l'entreprise elle – même ou par des sous traitant spécialisés qu'on appelle transitaires.

Introduction

L'Algérie possède une façade maritime de 1200Km. 95 % des échanges extérieurs de l'Algérie se font par voie maritime. Les pays de l'Europe notamment l'Europe du sud sont les principaux partenaires commerciaux de l'Algérie, à l'égard de leur proximité géographique.

Le commerce extérieur ; dans ces deux aspects (importation et exportation) peut constituer un véritable vecteur de développement et de croissance de l'économie algérienne.

Dans ce chapitre nous avons répartie le travail en quatre sections dont la première section nous donne une vue générale sur les échanges extérieur en Algérie, dans la deuxième section nous parlerons de l'insuffisance de la production nationale des matériaux de constructions, et dans la troisième section nous aborderons les importations algériennes des matériaux de construction et les dernières statistiques des matériaux de construction et des mesures pour diminuer leur hausse.

1. L'évolution du commerce extérieur de l'Algérie

Les échanges commerciaux extérieurs de l'Algérie au titre de l'année 2013, en comparaison avec ceux de l'année précédente, s'emploie à faire ressortir leur évolution par pays et par continent. Cette étude consiste, également, à identifier les principaux partenaires de l'Algérie dans chaque aire continentale, de manière à prendre conscience du poids des échanges commerciaux sur notre diplomatie.

En effet, la dimension géographique constitue l'élément structurant de l'analyse de ces échanges, car elle nous permet de suivre le cours de l'évolution de nos importations et de nos exportations en définissant la position et la part de nos principaux partenaires commerciaux.

Elle permet aussi de présenter la structure de nos échanges et de faire ressortir les catégories de produits échangés avec chacun de nos principaux partenaires commerciaux.

La série statistique analysée englobe les dernières années (2010-2013), ce qui nous permet de saisir les effets de l'évolution de la conjoncture économique mondiale sur la structure et le volume de notre commerce extérieur, notamment, l'évolution des positions de nos partenaires dans leurs échanges avec l'Algérie.

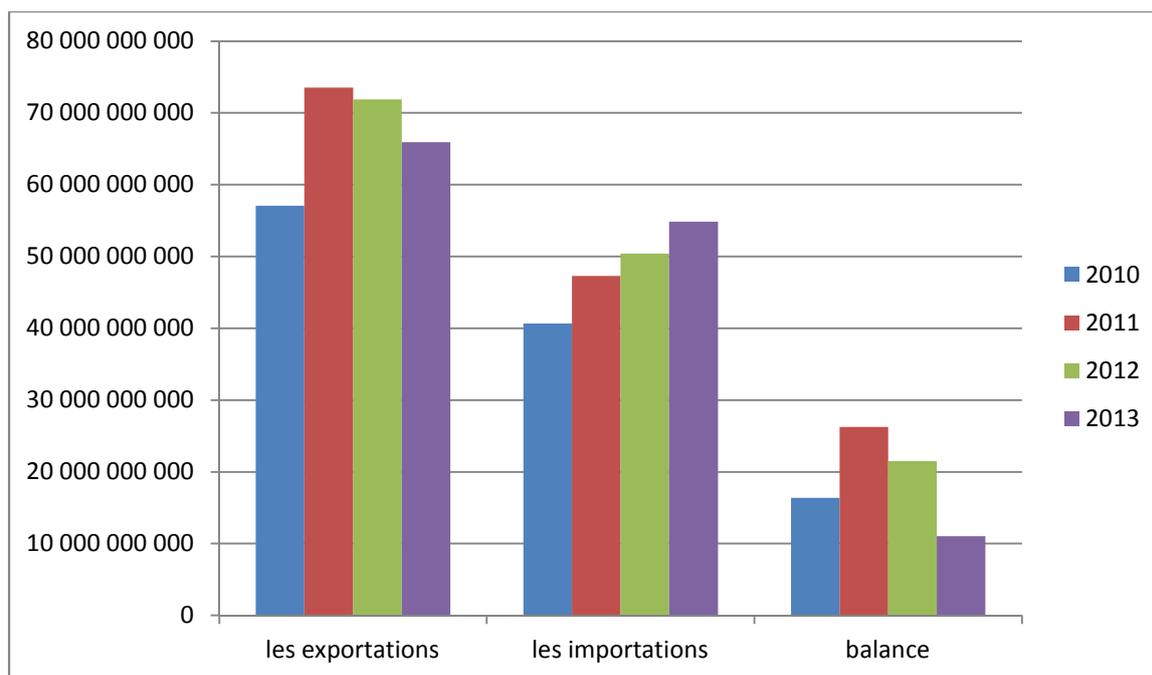
1.1. Les échanges extérieurs de l'Algérie

Tableau N° 01: L'évolution des échanges globaux de l'Algérie de 2010 à 2013

(En Dollars américains) :

	2010	2011	Evolution 2011/2010	2012	Evolution 2012/2011	2013	Evolution 2013/2012
Exportations	57053049 536	73 531 870 793	28,88%	71873 843 378	-2,25%	65923183 778	- 8,28%
Importations	40 660 844 387	47 274 841 571	16,27%	50390 640 565	6,59%	54866718 156	8,28%
Balance	16 392 205 149	26 257 029 222	60,17%	21483 202 813	-18,18%	11056465 622	- 48,53%
Total des Echanges	97 713 893 923	12806 712 364	23,63%	122264483943	1,21%	120789901934	- 1,21%
Taux de Couverture	140,32%	155,5 %	-	142,63%	-	120,2%	-

Source : Office National des Statistiques ONS, 2013.

Figure N° 01 : L'évolution des échanges globaux de l'Algérie de 2010 à 2013

Source : Réalisée d'après les données du tableau N°01.

Ceci induit une diminution significative de la balance commerciale.

Les résultats globaux obtenus en matière des réalisations des échanges extérieurs de l'Algérie durant l'année 2013 font ressortir un volume total évalué à 120,78 milliards USD dont 65,92 milliards USD d'exportations et 54,86 milliards USD d'importation.

Ces résultats font, également, ressortir un excédent de la balance commerciale de 11,05 milliards USD, alors qu'il s'établissait à 21,48 milliards USD en 2012, soit une importante baisse de l'ordre de 48,5%.

Par ailleurs, en termes de couverture des importations par les exportations, les résultats en question dégagent un taux de 120% en 2013 contre 142% enregistré durant l'année 2012. En effet, les exportations algériennes ont continué leur tendance baissière depuis l'année 2011. Ainsi, elles ont enregistré une diminution significative de 8,28% par rapport à l'année 2012, passant de 71,87 milliards USD à 65,92 milliards USD en 2013.

Quant aux importations algériennes, elles ont poursuivi leur tendance haussière, avec une augmentation de 8,88% par rapport à l'année 2012, passant de 50,39 milliards USD en 2012 à 54,86 milliards USD en 2013.

1.1.1. Structure des échanges extérieurs de l'Algérie

L'Algérie à deux structures qui sont ;

a- Les structures des exportations :

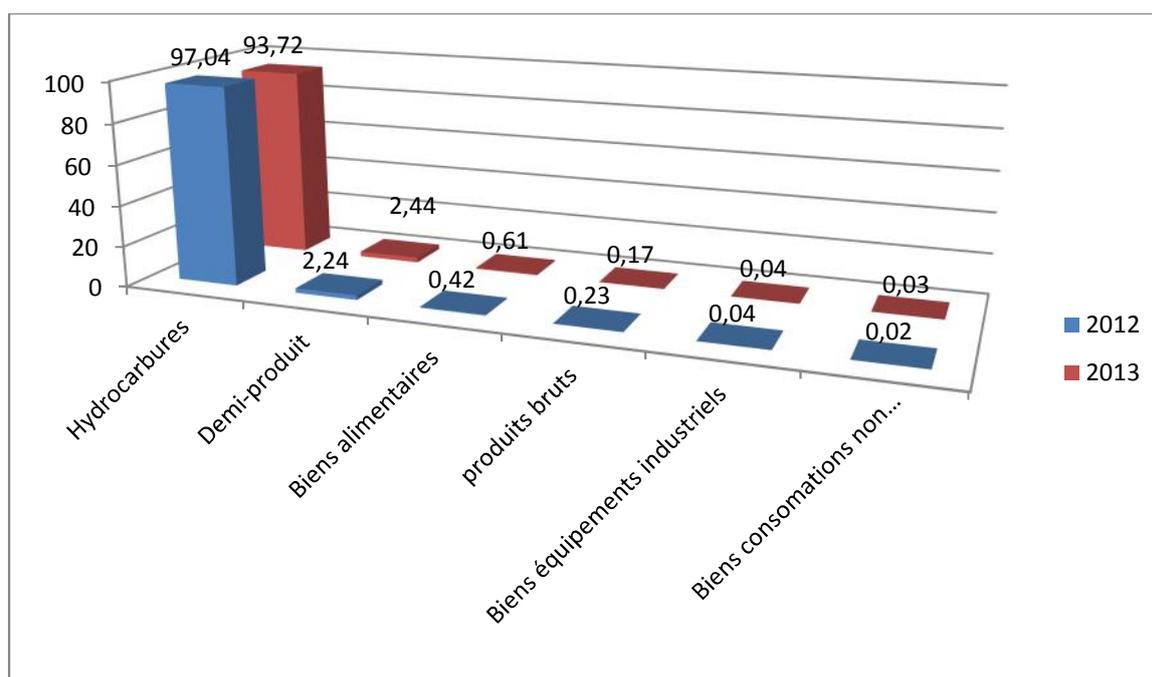
Les tendances qu'ont enregistrées les échanges commerciaux de l'Algérie au courant de l'année 2013 peuvent s'expliquer à travers les variations qu'ont connues les groupes de produits constituant ces échanges comme le démontre le tableau N°02.

Tableau N°02 : Structure des exportations de l'Algérie en 2013

Les exportations	2012	2013
Hydrocarbures	97.04	93.72
Demi-produit	2.24	2.44
Biens alimentaires	0.42	0.61
Produits bruts	0.23	0.17
Biens équipements industriels	0.04	0.04
Biens consommations non alimentaires	0.02	0.03

Source : Office National des Statistiques ONS, 2013.

➤ Ce qui concerne les exportations, leur tendance à la baisse s'explique, principalement, par la chute de la demande mondiale de brut et plus particulièrement, la demande émanant de la première économie mondiale en l'occurrence, les Etats-Unis d'Amérique. En effet, comme le démontre le graphique après, les hydrocarbures ont représenté l'essentiel de nos exportations vers l'étranger durant l'année 2013, d'un montant de 63,75milliards USD soit une part de plus de 96,72% du volume global des exportations, enregistrant ainsi une diminution de l'ordre de 8,67% par rapport à l'année 2012.

Figure N°02 : Structure des exportations de l'Algérie pour l'année 2014

Source : Réalisée par nos soins à partir des données de tableau N°02.

Les exportations hors hydrocarbures restent, quant à elles, toujours marginales avec seulement **3,28%** du volume global des exportations soit l'équivalent de **2,16 milliards USD**. Néanmoins, elles ont enregistré une augmentation de plus de **5%** par rapport à l'année 2012.

Les groupes de produits exportés en dehors des hydrocarbures sont constitués essentiellement de demi-produits qui représentent une part de **2,44%** du volume global des exportations, de biens alimentaires avec une part de **0,61%**, de produits bruts avec une part de **0,17%**, et enfin de biens d'équipements industriels et de biens de consommation non alimentaires avec les parts respectives de **0,04%** et **0,03%**.

Les principaux produits exportés par l'Algérie en 2013 en dehors des hydrocarbures sont, les huiles et autres produits provenant de la distillation des goudrons (1,066 milliard USD soit 1,61%), l'ammoniac anhydre (303 millions USD soit 0,46%), les sucres (272 millions USD soit 0,41%) et les phosphates de calcium (96 millions USD soit 0,14%).

b- Les structures d'importations :

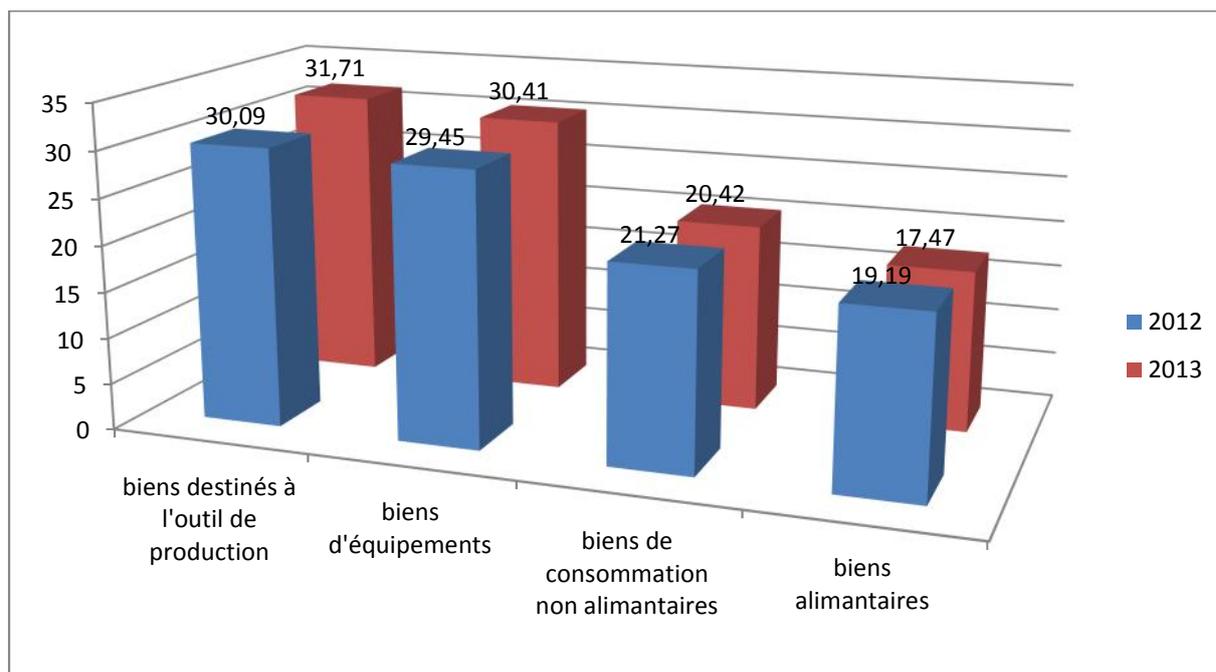
Les importations, leur tendance à la hausse s'explique par la forte demande nationale, maintenue par les dépenses publiques, Comme le démontre le tableau et le graphique ci après :

Tableau N° 03: Structure des importations de l'Algérie pour l'année 2013 en pourcentage

	Pourcentage (%)	
	2012	2013
Les importations		
Biens destinés à l'outil de production	30.09%	31,71%
biens d'équipements	29.45%	30,41%
biens de consommation non alimentaires	21.27%	20,42%
biens alimentaires	19.19%	17,47%

Source : Rapport annuel et statistique ONS ,2014

Figure N° 03 : Structure des importations de l'Algérie pour l'année 2013



Source : rapport annuel et statistique ONS, 2014

Ce graphique démontre que les importations algériennes sont constituées de biens destinés à l'outil de production, qui arrivent en tête des importations algériennes à hauteur de 31,71%, suivis des biens d'équipements à hauteur de 30,41%, des biens de consommation non alimentaires à hauteur de 20,42% et enfin des biens alimentaires à hauteur de 17,47%.

Ainsi, cette répartition par groupes de produits au cours de l'année 2013, permet de relever des augmentations pour l'ensemble des groupes de produits à l'exception des biens destinés au fonctionnement de l'outil de production, qui ont enregistré une légère baisse de 0,16%.

Cette dernière peut s'expliquer par la baisse des factures d'importations de certains produits, notamment, les huiles de pétrole (3,766 milliards USD soit 6,86%) qui avaient enregistré, en 2012, un pic dû aux arrêts de raffineries combinés à une forte demande sur le marché intérieur.

Cette baisse a aussi concerné les factures d'importations des barres en fer et en acier (1,860 milliard USD soit 3,39%) et celles des huiles destinées à l'industrie alimentaire (867 millions USD soit 1,58%).

Quant aux augmentations, elles ont concerné les biens d'équipements avec une augmentation de 19,7%, suivis par les biens de consommation non-alimentaires et les biens alimentaires avec des augmentations respectives de 12% et de 6,18% par rapport à l'année 2012.

1.1.2. Principaux partenaires du commerce extérieur de l'Algérie durant l'année 2013

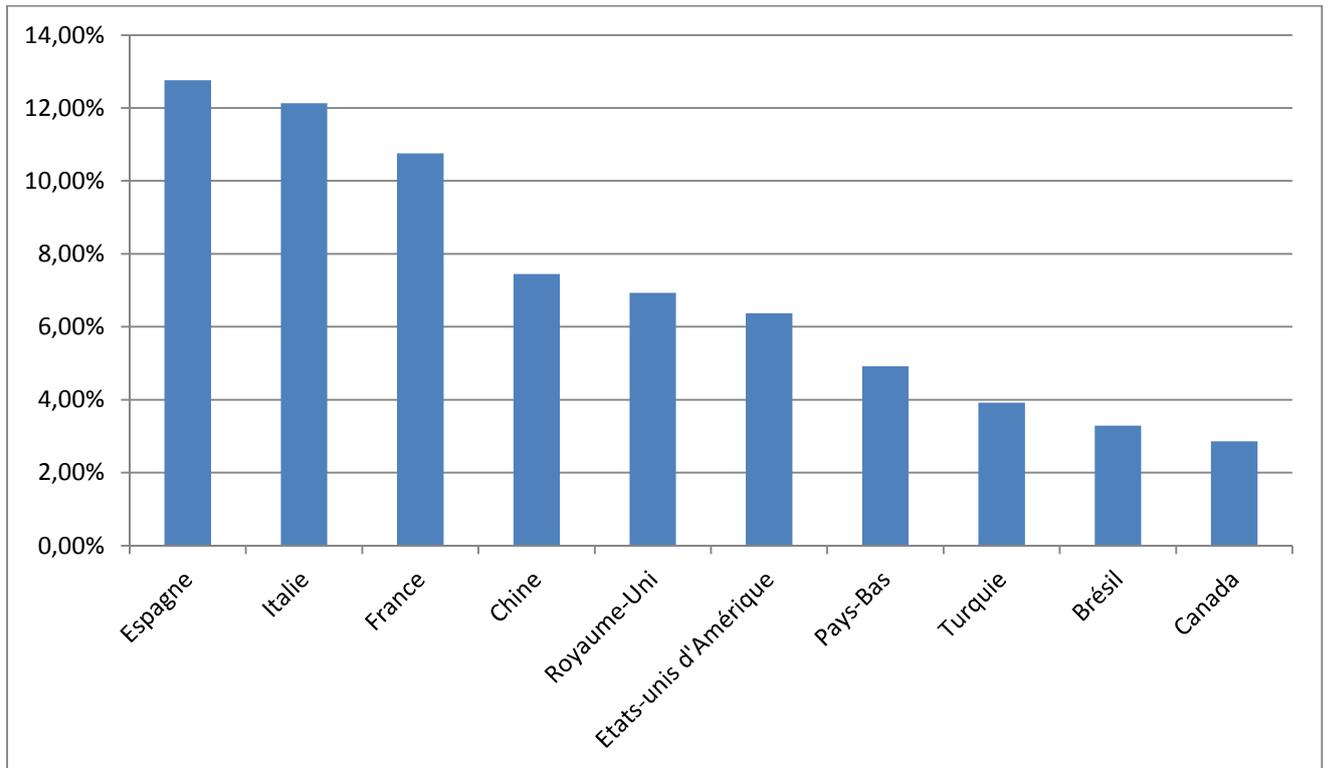
Les dix premiers partenaires de l'Algérie sont résumés dans le tableau suivant :

Tableau N°04 : La liste des dix premiers partenaires de l'Algérie pour l'année2013 selon le volume des échanges en KDA :

N°	Partenaire	Importations	Exportations	Balance Commerciale	Total des échanges	Part (%)
1	Espagne	5 079 662 544	10 332 579 596	5 252 917 052	15 412 242 140	12,76%
2	Italie	5 647 619 563	9 006 566 691	3 358 947 128	14 654 186 254	12,13%
3	France	625 206 099	6 741 224 696	489 163 787	12 993 285 605	10,76%
4	Chine	6821413533	2178846950	-4642566583	9000260483	7,45%
5	Royaume- Uni	1175491917	7194100207	6018608290	8 369 592124	6,93%
6	Etats-Unis d'Amériqu e	2355909653	5334 463294	2978553641	7690 372947	6,37%
7	Pays-Bas	1119465227	4 818051866	3698586639	5937 517 093	4,92%
8	Turquie	2 075 374 632	2 657 798 405	582 423 773	4 733 173 037	3,92%
9	Brésil	1 320 974 154	2 658 264 831	1 337 290 677	3 979 238 985	3,29%
10	Canada	402 662 391	3051 165 229	2648502838	3453 827 620	2,86%

Source : www.mincommerce.gov.dz/fichiers14/comext2014.

Figure N° 04: La liste des dix premiers partenaires de l'Algérie pour l'année 2013 selon le volume des échanges



Source : Réalisée d'après les données de tableau N°04.

L'importance de ces pays dans l'économie internationale et la croissance mondiale, et le fait qu'ils représentent plus de **71%** du commerce extérieur de notre pays, montrent l'ampleur que peuvent avoir les variations de la conjoncture mondiale sur notre commerce extérieur.

Ceci explique, en conséquence, les tendances enregistrées par les composantes de nos échanges extérieurs.

1.1.3. Evolution du classement des dix premiers clients de l'Algérie 2010 – 2013

Les dix premiers clients de l'Algérie sont résumés dans le tableau suivant :

Tableau N°05 : L'évolution du classement des dix premiers clients de l'Algérie pour la période 2010 – 2013

N°	2010	2011	2012	2013
1	Etats-Unis d'Amérique	Etats-Unis d'Amérique	Italie	Espagne
2	Italie	Italie	Etats-Unis d'Amérique	Italie
3	Espagne	Espagne	Espagne	Royaume-Uni
4	Pays Bas	France	France	France
5	France	Pays-Bas	Pays-Bas	Etats-Unis d'Amérique
6	Canada	Canada	Canada	Pays-Bas
7	Turquie	Belgique	Royaume-Uni	Canada
8	Brésil	Turquie	Brésil	Brésil
9	Belgique	Royaume-Uni	Turquie	Turquie
10	Inde	Brésil	Chine	Chine

Source : www.mincommerce.gov.dz/fichiers14/comext2014.

Les dix premiers clients de l'Algérie concentrent, à eux seuls, plus de **82%** des exportations algériennes. Ceci peut s'expliquer par la structure des exportations algériennes, composées majoritairement d'hydrocarbures, et permet de comprendre les tendances enregistrées par les composantes de nos exportations.

En effet, longtemps premier client de l'Algérie notamment de par leur forte demande en hydrocarbures, les Etats-Unis d'Amérique sont passés en deuxième position en 2012, avant de passer à la 5^{ème} position au courant de l'année 2013.

Cette baisse de la demande américaine en hydrocarbures a eu pour conséquence une baisse de nos exportations.

Par ailleurs, l'Espagne, troisième client de l'Algérie pendant les trois dernières années, a émergé en tant que premier client de l'Algérie pour l'année 2013 suite à la reprise économique qu'a connu ce pays.

L'Italie demeure un important client de l'Algérie de par sa deuxième position, tandis que le Royaume-Uni occupe désormais la troisième position de ce classement.

1.1.4. Evolution du classement des dix premiers fournisseurs de l'Algérie 2010 – 2013

Les dix premiers fournisseurs de l'Algérie sont résumés dans le tableau suivant :

Tableau N°06 : L'évolution du classement des dix premiers fournisseurs de l'Algérie pour la période 2010 – 2013

N°	2010	2011	2012	2013
1	France	France	France	Chine
2	Chine	Italie	Chine	France
3	Italie	Chine	Italie	Italie
4	Espagne	Espagne	Espagne	Espagne
5	Allemagne	Allemagne	Allemagne	Allemagne
6	6 Etats-Unis d'Amérique	Etats-Unis d'Amérique	Argentine	Etats-Unis d'Amérique
7	R. De Corée	Argentine	Turquie	Turquie
8	8 Turquie	Brésil	Etats-Unis d'Amérique	Argentine
9	Japon	R. De Corée	Brésil	Brésil
10	Argentine	Turquie	R. De Corée	Inde

Source : www.mincommerce.gov.dz/fichiers14/comext2014.

Les dix premiers fournisseurs de l'Algérie concentrent, à eux seuls, plus de **65%** des importations algériennes.

Ainsi, contrairement à ses exportations, l'Algérie a diversifié ses fournisseurs dans le cadre d'une économie mondiale de plus en plus globalisée.

Ainsi, on constate que la Chine, première économie exportatrice au monde, occupe désormais la position de premier fournisseur mondial de l'Algérie.

De ce fait, la France, longtemps premier fournisseur de l'Algérie, passe en deuxième position.

Par ailleurs, on constate une certaine stabilité dans ce classement vu que les cinq premiers fournisseurs de l'Algérie demeurent les mêmes depuis plus de cinq (05) ans.

1.1.5. Répartition des importations par mode de financement

La répartition des importations par mode de financement au cours de l'année 2012 et 2013 sont données dans le tableau ci-dessous :

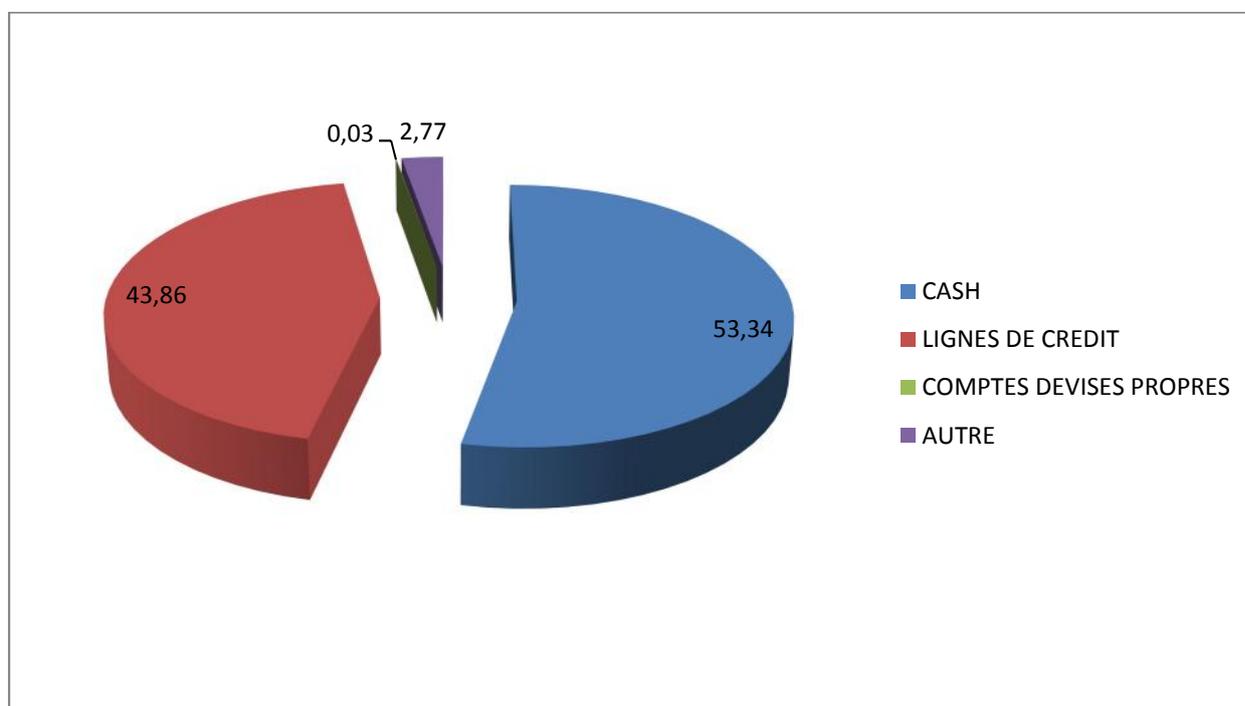
Tableau N° 07: Répartition des importations par mode de financement durant l'année 2012 et 2013

Valeurs en millions USD

Mode de Financement	Année 2012		Année 2013		Evolution (%)
	Valeurs	Struc %	Valeurs	Struc %	
CASH	26 730	53,06	29 260	53,34	9,47
LIGNES DE CREDIT	21 964	43,60	24 057	43,86	9,53
COMPTE DEVOISES PROPRES	72	0,14	17	0,03	-76,39
AUTRES	1 610	3,20	1 518	2,77	-5,71
Total	50 376	100 %	54 852	100 %	8,89

Source : Importations de l'Algérie /office National des Statistique ONS, 2013

Figure N° 05 : Répartition des importations par le mode de financement



Source : Réalisée par non soin d'après les données de tableau N°07.

Les importations réalisées au cours de l'année 2013 ont été financées essentiellement par CASH (paiement direct) à raison de 53,34%, soit 29,26 milliards de Dollars US, enregistrant une augmentation de 9,47% par rapport à l'année 2012. Les lignes de crédits ont financé 43,86% du volume global des importations, soit une hausse de 9,53%.

Le reste des importations est réalisé par le recours aux autres transferts financiers à raison de 2,8%, soit en valeur absolue 1,53 milliard de Dollars US

2. La production nationale des matériaux de construction et les mesure de sa promotion

1.2. L'insuffisance de la production nationale en matériaux de construction :

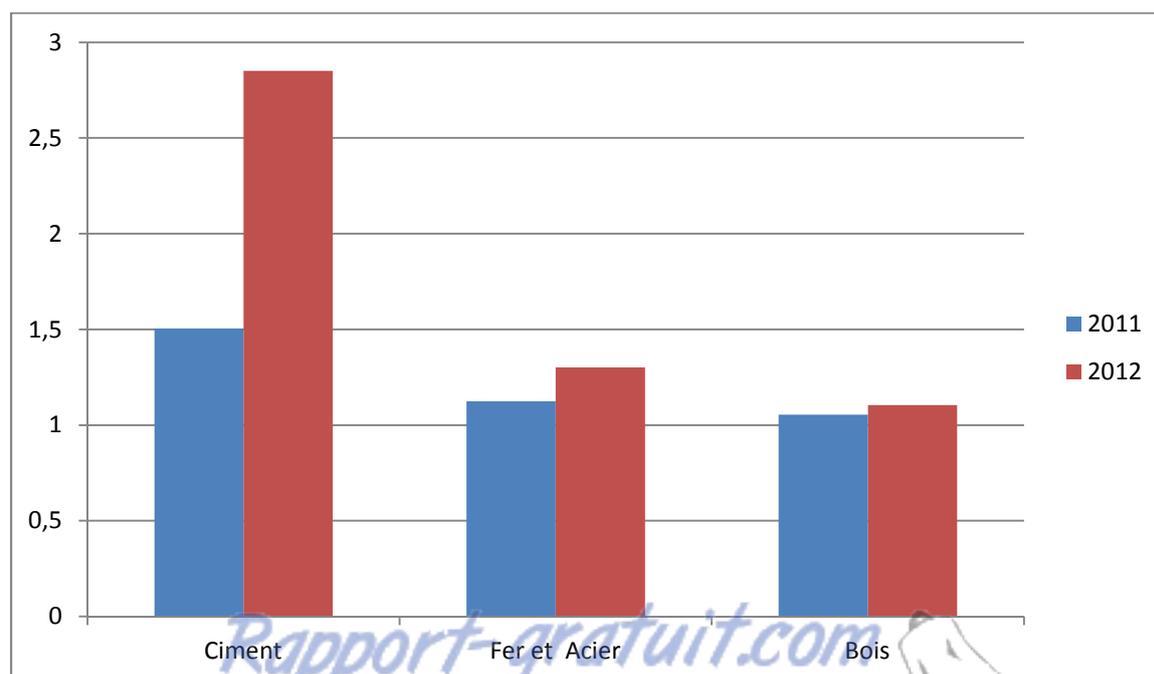
La production locale en matériaux de construction (ciment, bois et fer) n'arrive pas à couvrir la demande nationale

Tableau N°08 : La production nationale en matériaux de construction en 2011 et 2012 en millions de tonnes

Matériaux de construction	2011	2012
Ciment	1.505	2.851
Fer et acier	1.125	1.301
Bois	1.055	1.105

Source: www.mincommerce.gov.dz/fichiers15/statcons210615.fr

Figure N°06 : la production nationale en matériaux de construction en 2011 et 2012 en million de tonne



Source : Réaliser d'après les données de tableau N° 08.

La production nationale actuelle de ciment ne représente en effet que 18 millions de tonnes/an, dont 11,5 millions de tonnes sont assurés par les 12 cimenteries publiques. Et cela même si le groupe Gica ambitionne de produire 20 millions de tonnes à l'horizon 2016 et 29 millions de tonnes d'ici à 2018.

La production nationale en matériaux de construction (ciments, bois et fer) reste encore insuffisante pour couvrir la demande, notamment durant le printemps et l'été. D'où un recours massif à l'importation, dont la facture ne cesse d'augmenter.

Des opérateurs expliquent cette hausse par la forte demande sur ce produit que le marché a connue, notamment durant la période sèche (de mars à août). Durant ce temps, les chantiers de construction accélèrent en effet leur cadence en raison de l'amélioration des conditions climatiques suite au passage de l'hiver, période durant laquelle les chantiers fonctionnent au ralenti.

Une situation qui s'explique également par l'incapacité des cimenteries notamment publiques à couvrir la demande, permettre la réalisation des chantiers de construction dans les délais et contribuer à juguler la spéculation et la flambée des prix, d'autant que le Groupe industriel des ciments d'Algérie (Gica) a entamé, dès le mois de juin, des importations mensuelles de ciment.

Ainsi, les différents programmes engagés en matière de relance industrielle et les diverses mesures de soutien à l'investissement public et même privé peinent à booster la production nationale de matériaux de construction et couvrir la forte demande des opérateurs publics et privés du BTPH (bâtiment, travaux public et hydrocarbure).

2-2- Des mesures pour promouvoir l'insuffisance de la production nationale des matériaux de construction :

A cause des insuffisances qu'a connue la production nationale en matériaux de construction, l'Algérie a mis des mesures pour développer et améliorer la production nationale comme :

- L'élaboration d'un plan d'action par le ministre comportant 20 à 25 mesures d'urgence pour l'année 2014, il s'agit de mesures relatives à la mise en place de plans de modernisation pour faire face à la concurrence étrangère et d'autres pour réguler et mieux contrôler le marché national pour faire barrage à la sous-qualité et surtout à l'investissement dans l'information économique à travers la création d'une base de données.

- L'existence d'une volonté politique très forte pour développer et protéger la production nationale par l'encouragement des entreprises algériennes à améliorer la qualité de leurs produits et à respecter les normes internationales pour les rendre plus compétitifs
- Inviter les opérateurs nationaux à investir sur la matière première des produits au lieu de recourir à l'importation

2-2-1-Un exemple sur un produit le plus demandé « Ciment »

Un contrat de performance visant à augmenter la production nationale de ciment a été signé le 13/05/2013 par le GICA.

GICA est chargé de mettre en œuvre un vaste programme de réalisation de cimenteries. En vertu de ce contrat, le groupe GICA s'engage à satisfaire la demande du marché national sur les agrégats, le béton prêt à l'emploi (BPE) et notamment le ciment, la création de nouveaux emplois ainsi que la formation des ressources humaines.

Le programme prévoit la réalisation de 4 nouvelles cimenteries d'une capacité globale de plus de 5 millions de tonnes (Relizane : 2.000.000 T/an ; Béchar : 1.000.000 T/an ; Ségus : 2.000.000 T/an et In Salah : 500.000 T /an) et l'extension des capacités de production de six usines existantes.

Le développement de la filière ciment qui est une priorité du gouvernement devrait permettre d'atteindre une production par le groupe GICA de 25,7 millions de tonnes/an et par le secteur privé de 17 millions de tonnes/an.

Le ministre de l'industrie, de la PME et de la promotion de l'investissement a souligné l'importance de la réalisation de ces nouveaux projets ainsi que la modernisation de certaines cimenteries pour réduire la facture des importations de ciment évaluée à 300 millions d'euros/an.

La production locale est estimée à 18 millions de tonnes dont 11,5 millions sont assurées par le Groupe GICA qui détient douze cimenteries, trois sociétés de production de granulats et trois sociétés de distribution et de commercialisation de matériaux de construction

Selon le PDG du groupe GICA, l'augmentation de la production du ciment et l'extension des capacités de production des cimenteries existantes permettra au groupe d'augmenter sa part de marché de 51% à 60% en 2017 et de se positionner à l'international. Le groupe GICA a pour objectif de porter la production d'agrégats à 3,6 millions de tonnes en 2012 et à 7 millions de tonnes en 2014 grâce à ce programme de développement. Concernant le Béton prêt à l'emploi (BPE), le groupe prévoit une production de 4 millions de M3 en 2014 avec la réalisation de 16 unités réparties sur tout le territoire national.

La mise en œuvre du programme de développement permettra également la création de 5.000 emplois directs et de 15.000 emplois indirects ainsi que la formation de 4.000 agents/an.

Pour réguler les approvisionnements en ciment a été lancé par le Groupe GICA afin de répondre aux besoins des opérateurs qui font face à un important déficit en matériaux de construction qui retarde les projets des secteurs BTPH, les obligeant à s'approvisionner au marché noir à des prix exorbitants.

Le déséquilibre entre l'offre de 18 millions de tonnes et la demande estimée à plus de 22 millions de tonnes, a provoqué de ce fait une tension sur le ciment.

3-Les importations algériennes des matériaux de construction :

La facture et la quantité d'importation des matériaux de construction en Algérie augmentent d'une année à l'autre car la production nationale reste insuffisante pour couvrir la demande nationale.

3-1- Les matériaux de construction les plus importés en Algérie :

« La facture d'importation de matériaux de construction de l'Algérie a atteint 743,88 millions de dollars (USD) durant le 1er trimestre 2014 contre 784,01 millions à la même période de l'année écoulée, en baisse de 5,12%, malgré une légère hausse des quantités importées »¹.

« Les importations algériennes de matériaux de construction (ciment, bois et acier) sont passées de 2,11 millions de tonnes à 2,17 millions de tonnes à la même période de comparaison, enregistrant une légère hausse de 2,84% ».

Le développement de la filière ciment figure parmi les priorités du gouvernement pour atteindre une production de 20 millions de tonnes/an (mt) à l'horizon 2016 et 29 mt en 2018.

Le déficit de l'Algérie en ciment dépasse actuellement les 5 mt/an, alors que la production nationale actuelle est de plus de 18 mt/an.

La valeur des importations de ciment a atteint près de 102,76 millions USD durant les trois premiers mois de l'année en 2014 contre 82,60 millions USD à la même période en 2013, en hausse de 24,40%, selon les statistiques de CNIS.

Les quantités de ciment importées ont également connu une augmentation de 19,61%, passant de 956 931 tonnes à 1,144 mt pour la même période de référence déjà citée.

Selon le ministre de développement industriel et de la promotion d'investissement, l'Algérie devrait cesser d'importer du ciment d'ici 3 à 4 ans grâce au renforcement de ses

¹ Importation des matériaux de construction, In : <http://www.statONC.dz>

capacités de production. En annonçant le lancement d'une dizaine de projets de réalisation de cimenteries pour 2014 qui devront entrer en production début 2017. L'autre matériau de construction essentiel est le bois, ce secteur a connu une hausse des importations, alors qu'un recul de celles du fer et de l'acier est enregistré.

Ainsi, durant le 1er trimestre 2014, les importations de bois ont augmenté de 5,66% en valeur, en dépit d'un recul des quantités. Le montant des importations est passé de 200,61 millions USD à 211,96 millions USD, selon CNIS² La quantité importée a connu une baisse de près de 6,4% estimée à 377.732 tonnes, contre 403 534 tonnes.

Par ailleurs, les importations de fer et de l'acier destinés à la construction se sont chiffrées à 429,16 millions USD contre 500,79 millions USD, en baisse de 14,30%. Les quantités ont également connu la même tendance, passant de 754104 tonnes à 649370 tonnes, reculant de 13,88%.

En 2013, les importations algériennes des matériaux de construction ont reculé de près de 2%, totalisant 2,98 milliards USD, malgré une hausse de 20,10% des quantités qui ont atteint 8,66 millions de tonnes. Cette augmentation des quantités a été tirée essentiellement par des hausses des importations de ciment (55%) et de bois (5%), alors que celles du fer et de l'acier avaient reculé de 11,4%.

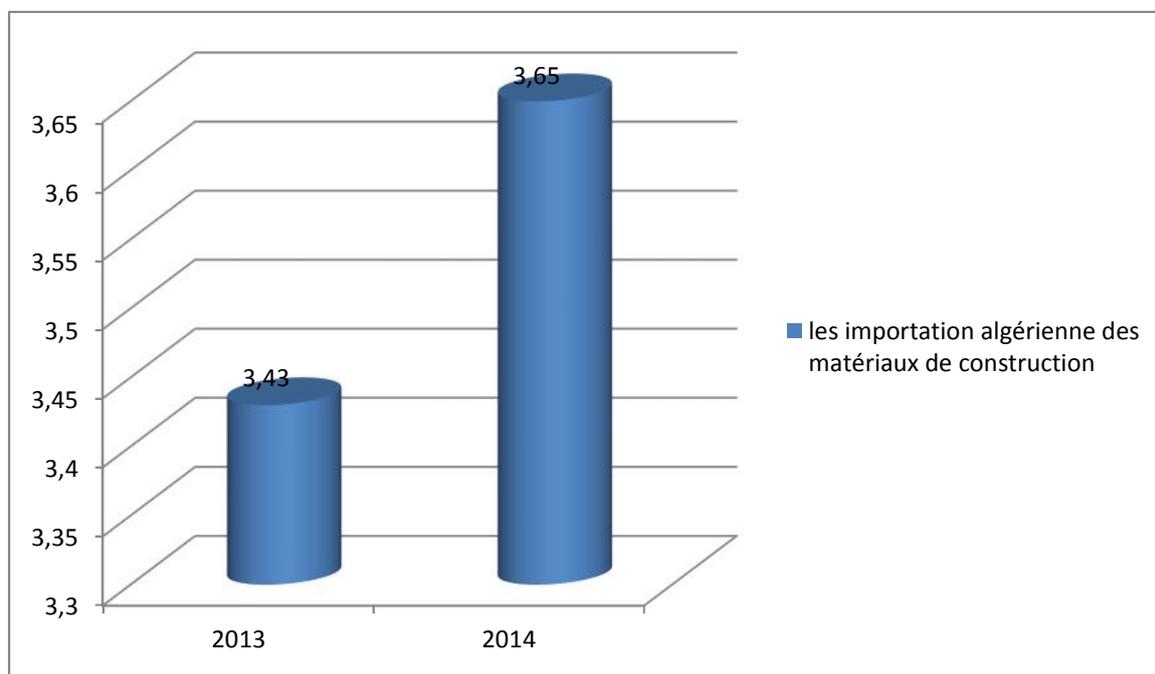
Cela confirme, une fois de plus, la poursuite de la dépendance de l'Algérie du marché extérieur en ce qui concerne ces matériaux de construction.

3-2- L'évolution des importations des matériaux de construction :

Les importations des matériaux de construction ont poursuivi leur hausse en valeur et en quantité durant les années 2013 et 2014 comme le montre les figures ci-dessus,

² Le Centre national de l'informatique et des statistiques (Cnis).:

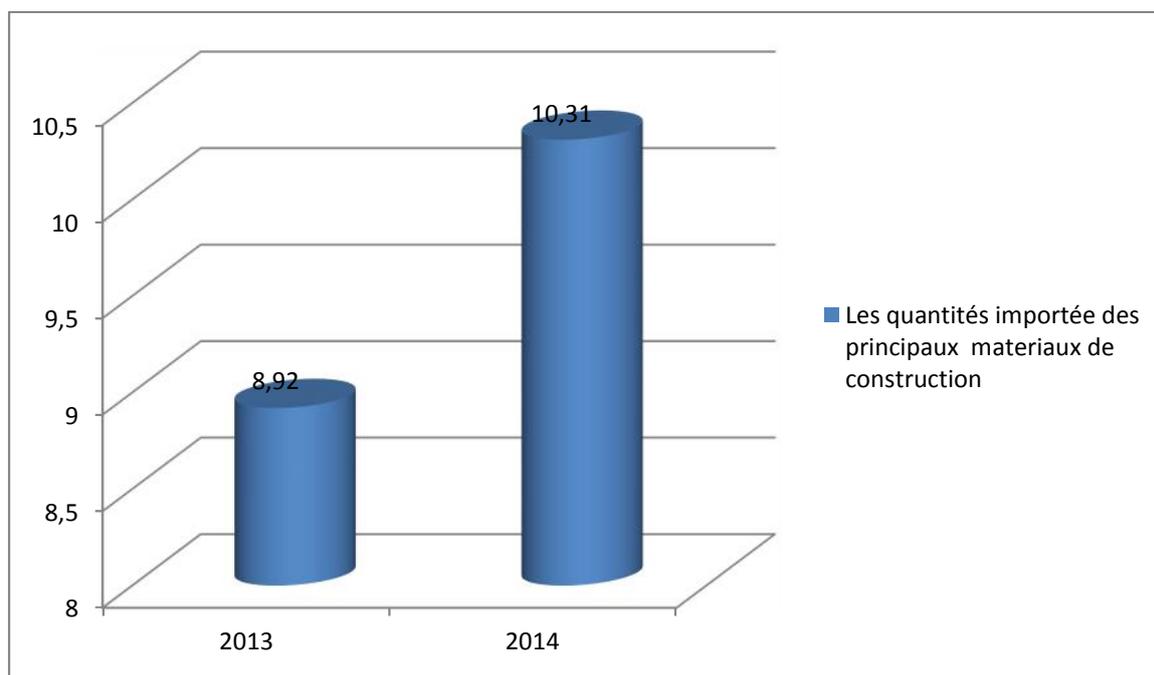
Figure N°07 : Les importations algériennes des principaux matériaux de construction en 2013-2014 en milliard de dollars



Source : Centre national de l'informatique et statistique -Alger : CNIS, 2013,2014.

Les importations des matériaux de construction ont poursuivi leur hausse en valeur et en quantité durant l'année 2014 en s'établissant à 3,65 milliards de dollars (mds usd) contre 3,43 mds usd en 2013, en augmentation de 6,41%, a appris dimanche l'APS auprès des services douaniers.

Figure N°08 : Les quantités importées des principaux matériaux de construction en million de dollars

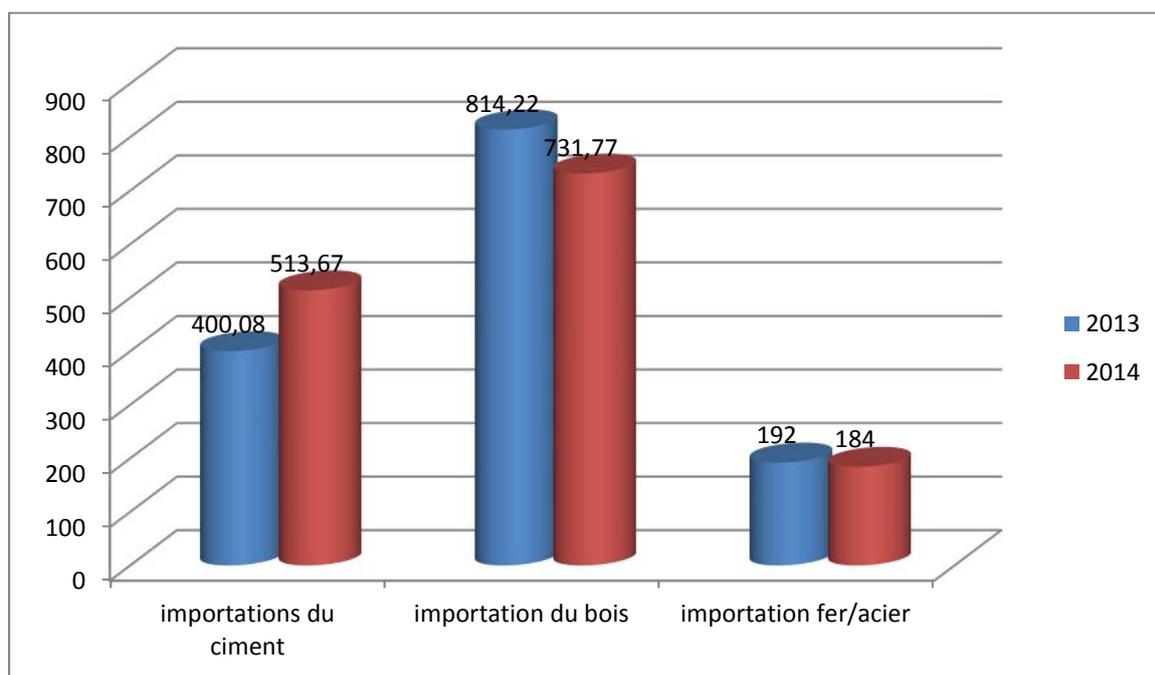


Source : Centre national de l'informatique et statistique -Alger : CNIS, 2013,2014.

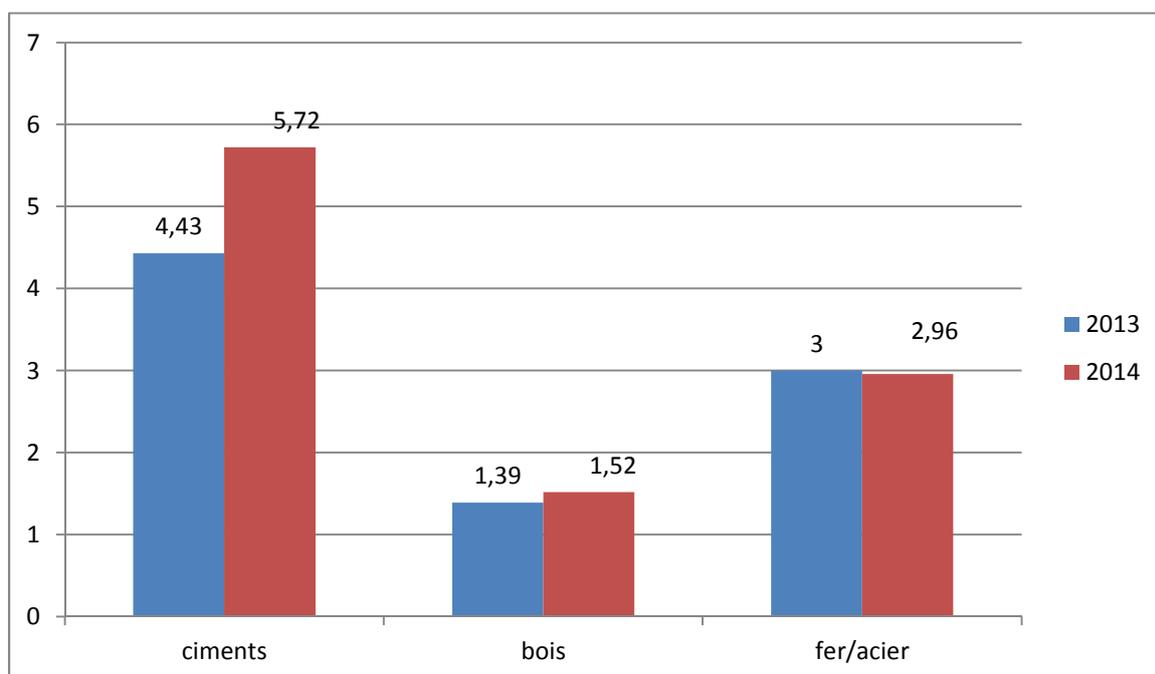
Les quantités importées des principaux matériaux de constructions (ciments, bois, fer, céramique, aluminium et articles de robinetterie) sont passées de 8,92 millions de tonnes en 2013 à 10,31 millions de tonnes en 2014, en hausse de 15,6%, précise le Centre national de l'informatique et des statistiques des douanes (Cnis).

3-3-la comparaison entre la facture et la quantité des importations de matériaux de construction en Algérie :

La facture des importations de ciment ont connu une hausse par rapport à la facture d'importation de Bois et de fer et acier et ce qui concerne la quantité importée de ciment et celle de bois ont connu une augmentation par rapport à la quantité importé de fer et acier ce qui démontrent les deux figures N°9 et10.

Figure N°09 : la facture des matériaux de construction 2013,2014 en million de dollars

Source : centre national de l'informatique et statistique CNIS .2014

Figure N°10 : Les quantités importées des matériaux de construction en million de dollars

Source : Centre national de l'informatique et statistique -Alger : CNIS, 2013 ,2014

Par catégorie des produits, la facture des importations des ciments a atteint 513,67 million USD l'année dernière contre 400,08 million USD en 2013, en hausse de 28,4%.

La quantité des ciments importés a connu une augmentation de 29,11%, passant de 4,434 millions de tonnes en 2013 à 5,725 millions de tonnes en 2014.

Cette hausse est due essentiellement au lancement des différents chantiers dans le secteur du BTPH dont les nouveaux programmes de logement toutes formules confondues.

Les pouvoirs publics ont entamé la réalisation de nouvelles cimenteries qui devraient permettre de combler un déficit de plus de trois (3) millions de tonnes/an dans un marché en pleine expansion.

Estimée à 18 millions de tonnes/an, la production nationale de ciment est dominée par le secteur public, notamment par le Groupe industriel des ciments d'Algérie (GICA) qui produit plus de 11,5 millions de tonnes par an, représentant 65% de la production nationale globale, le reste (35%) étant assuré par le secteur privé.

Les statistiques du CNIS montrent, par ailleurs, une hausse de près de 15% de la facture des importations du bois qui est passée de 731,77 millions usd pour une quantité de 1,394 million de tonnes en 2013 à 841,22 millions usd pour 1,524 million de tonnes en 2014.

En dépit d'un recul de 4,5%, la facture des importations de fer et d'acier reste la plus importante parmi les matériaux de construction importés puisqu'elle a représenté 57,56% du total de la facture en 2014 avec des achats à l'extérieur de près de 184 md usd en 2014 contre 192 md usd en 2013.

Les quantités importées de ces deux produits ont connu une légère baisse à 2,965 million de tonne en 2014 contre près de 3 millions de tonnes une année auparavant, soit un recul de 1,16%.

4- Les dernières statistiques de l'importation des matériaux de construction et quelques mesures pour contenir leur hausse

L'importation des matériaux de construction en Algérie a reculé ou bien a connu une légère baisse par rapport au deux premiers mois de 2015 d'après le développement et l'encouragement de certaines filières .

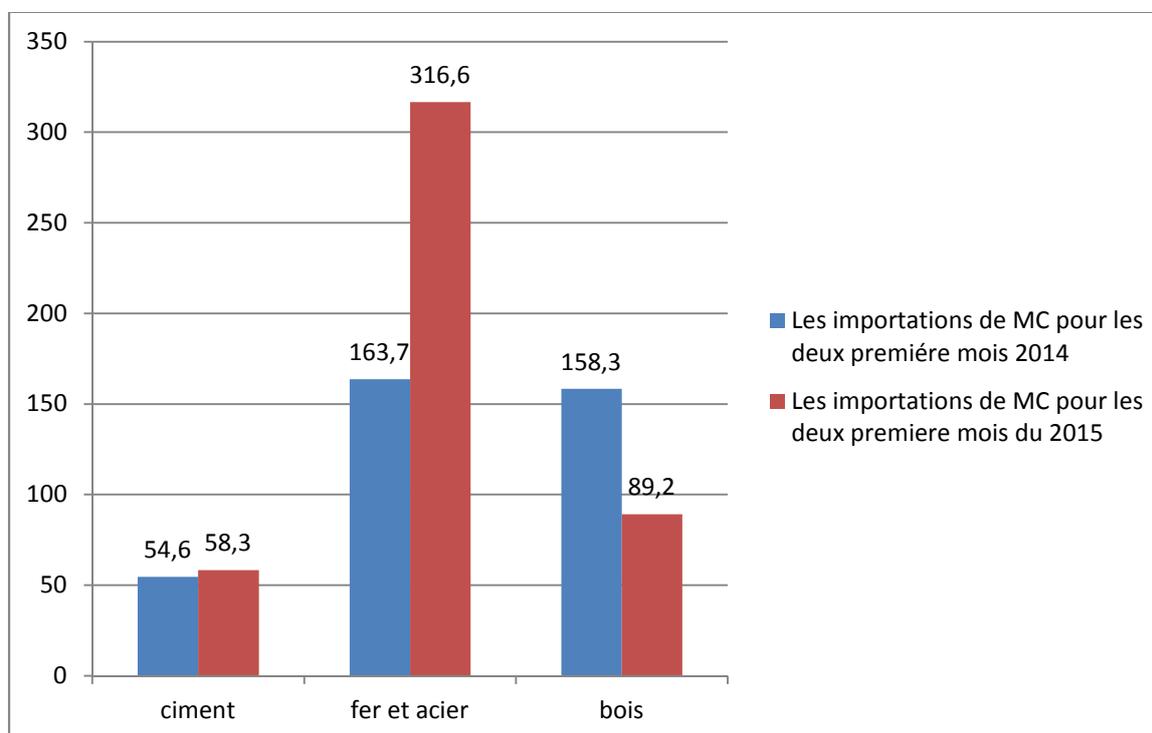
4-1-Etude des dernières statistiques de l'importation des matériaux de construction

Tableau N°09: L'évolution des importations des matériaux de construction durant les deux premier mois du l'année 2015 en million de dollars :

	Les importations de MC pour les deux premier mois 2014	Les importations de MC pour les deux premiers mois du 2015
Ciment	54,6	58,3
Fer et Acier	163,7	316,6
Bois	158,3	89,2
Total	316,5	542,6

Source : Rapport sur les Statistiques du Commerce Extérieur de l'Algérie par Partenaires pour la période 2015, selon le Centre National de l'Informatique et des Statistiques

Figure N°11: l'évolution des importations des matériaux de construction en 2014 et 2015



Source : Importations de matériaux de construction en Algérie /centre national de l'informatique et statistique CNIS,2015.

La facture des importations algériennes en matériaux de construction durant les deux premiers mois 2015 a atteint 316,5 millions de dollars contre 542,6 millions de dollars, soit en baisse de près de 42 % par rapport à la même période en 2014, selon les Douanes algériennes.

Les quantités importées des principaux matériaux de construction (ciment, bois et acier) sont passées à 1,254 million tonnes durant les mois de janvier et février 2015, contre 1,381 million de tonnes à la même période de 2014.

Les importations de ciment ont connu une hausse de 6,88%, puisque leur valeur est passée de 54,6 millions de dollars à 58,3 millions de dollars les deux premiers mois 2015. Les quantités importées ont connu également une hausse passant de 604 483 tonnes en 2014 à 748.483 tonnes durant les deux premiers mois de 2015, CNIS.

Par ailleurs, les importations de fer et d'acier destinés à la construction se sont chiffrées à 163,7 millions de dollars en janvier et février en 2014, contre 316,6 millions de dollars en baisse de près de 48,28% en 2015.

En revanche, la valeur des importations de bois s'est chiffrée à 89,2 millions de dollars les deux premiers mois de 2015, contre 158,3 millions de dollars, en baisse de 43,63% toujours en termes de valeur.

4-2- Des mesures pour diminuer leur hausse

Pour endiguer cette hausse effrénée d'importation des matériaux de construction, des actions ont été engagées visant à renforcer la production nationale et à orienter les entreprises de construction vers les produits fabriqués localement.

C'est ainsi qu'ont été lancées des opérations de réalisation de nouvelles cimenteries et d'extension de celles existantes afin de combler un déficit de plus de trois millions de tonnes/an dans un marché en pleine expansion..

Le ministre de l'industrie, de la PME et de la promotion de l'investissement a souligné l'importance de la réalisation de ces nouveaux projets et encourage le développement de cette filière ainsi que la modernisation de certaines cimenteries pour réduire la facture des importations de ciment évaluée à 300 millions d'euros/ans

Alors que cette nette augmentation d'importation des matériaux de construction intervient dans une conjoncture de forte baisse des cours mondiaux de pétrole, les pouvoirs publics ont, récemment, exigé des entreprises de construction d'utiliser les produits locaux.

A cet effet, le ministre de l'Habitat, de l'urbanisme et de la ville, a adressé récemment une circulaire aux différents responsables du secteur, visant essentiellement à promouvoir la production nationale et à réduire la facture d'importation des matériaux de construction qui sont déjà produits en Algérie.

La réduction des importations et la promotion des produits d'origine algérienne par l'application de la règle de la prévalence à la production locale devrait être observée par les maîtres d'ouvrage délégués dans le cadre de la passation d'exécution des marchés publics conformément aux différentes instructions déjà données en ce sens", note la circulaire.

La circulaire du ministère fait le constat que "des entreprises de réalisation, attributaires de projets de logement et d'équipements publics, continuent à utiliser des produits d'importation sans que les maîtres d'ouvrage ne fassent valoir des articles et des marchés exigeant l'utilisation des produits de fabrication nationale dès lors que le niveau de la qualité des exigences normatifs sont respectés".

Dans le cadre de la mise en application de cette circulaire, les maîtres d'ouvrage publics et les gestionnaires de projets, financés totalement ou partiellement par l'Etat, sont appelés à contrôler systématiquement les produits de fabrication locale entrant dans les différents corps d'état de la construction, et ce, conformément aux dispositions contractuelles des marchés, selon le texte.

En 2013 et par rapport à l'année précédente, les importations de l'Algérie des matériaux de construction avaient reculé de près de 2%, totalisant une facture de 2,98 milliards usd, malgré une hausse de plus de 20% des quantités qui ont atteint 8,66 millions de tonnes. L'utilisation des matériaux de construction importés, déjà fabriqués en Algérie et présentant une qualité égale, sera prochainement interdite aux promoteurs chargés de la réalisation des différents projets financés totalement ou partiellement par l'État..

L'interdiction d'utilisation de matériaux de construction importés devrait engendrer la baisse de la lourde facture de leurs achats. Parallèlement, cette instruction augmentera le taux d'intégration de 70% à 85% des produits locaux dans le secteur du bâtiment.

Les promoteurs publics seront amenés dès l'entrée en vigueur de cette décision à stipuler dans les marchés de réalisation l'utilisation des produits algériens. Ils seront également obligés de joindre aux contrats les factures établies, attestant de l'utilisation de ces produits locaux.

"Le recours aux importations ne sera retenu uniquement comme dernière option après s'être assuré de la non disponibilité des produits locaux en termes de quantité et de qualité".

La mise en œuvre de ce dispositif s'effectuera en collaboration avec des organismes chargés de recenser l'ensemble des producteurs nationaux en matériaux de construction.

Conclusion

Au terme de ce chapitre, on conclut que en Algérie l'importance des échanges extérieurs dans la croissance économique a été soulignée depuis longtemps.

L'Algérie gros pays importateur des matériaux de construction durant ces dernières années car la production nationale en matériaux de construction (ciments, bois et fer) reste encore insuffisante pour couvrir la demande nationale.

Mais les importations des matériaux de construction durant les deux premiers mois de 2015 ont connu une baisse d'après des mesures et des techniques qui ont été mises pour réduire et limiter l'importation et des interdictions d'importer des produits déjà fabriqués en Algérie et surtout pour encourager et dynamiser la production nationale en matériaux de construction.

Le ministre du développement industriel et de la promotion de l'investissement, estime que l'Algérie devrait cesser d'importer les matériaux de construction et plus particulièrement le ciment grâce au renforcement des capacités de production, en annonçant le lancement d'une dizaine de projets de réalisation de cimenteries pour 2014 qui devront entrer en production début 2017.

Et ce qui concerne tous les chiffres des tableaux et figures démontrent l'extraversion du segment BTPH et sa dépendance vis-à-vis du marché mondiale en matière de matériaux de construction.

Introduction

L'objectif de notre cas pratique est d'étudier les procédures d'importation des matériaux de construction et de voir comment s'effectue le dédouanement des marchandises au sein de l'EPB, mais malheureusement on n'a pas pu avoir toutes les informations dont on a besoin pour mieux comprendre le déroulement de ces étapes. On aurait aimé faire une interview avec un certains importateurs de matériaux de construction et connaître les problèmes et les difficultés qu'ils trouvent avant et après le déroulement de l'opération.

1. Présentation de l'entreprise portuaire de Bejaia

Riche de ses différences, tant sur le plan historique que géographique, Bejaia est porteur d'une véritable dynamique ; son positionnement au cœur de la méditerranée occidentale et au centre de la cote algérienne le port de Bejaia présente une originalité économique et une place de choix sur les routes maritimes.

Relié à l'arrière-pays par un dense réseau routier et ferroviaire, il est situé également à 5 minutes d'un aéroport international ; l'amélioration et la promotion des services intégrés soutenue par une politique tarifaire rationnelle et attractive ont boosté le trafic du port de Bejaia.

Il occupe aujourd'hui une position très honorable dans la hiérarchie des ports algériens. En effet, c'est le premier port en matière de marchandises générale, troisième port pétrolier et avec une part de marché de 20%.

1.1. Situation géographique

Le port de Bejaïa, est aujourd'hui réputé mixte : hydrocarbures et marchandises générales y sont traitées.

Son positionnement au cœur de la méditerranée occidentale et au centre de la cote algérienne présente une originalité économique et une place de choix sur les routes maritimes.

Le port de Bejaia jouit d'une situation géographique privilégiée. Bien protégé naturellement, sa rade est l'une des plus sûres. Sa zone d'influence couvre de larges territoires du centre Est et du Sud, irrigués d'un vaste réseau de distribution comportant un important tissu industriel et où réside 20% de la population Algérienne.

Le port de Bejaia dessert un hinterland important et très vaste. La ville et le port de Bejaia disposent de ce fait de dessertes routières reliant l'ensemble des villes du pays, de voies ferroviaires et d'un aéroport international.

1.2. Les points forts et faibles du port de Bejaia

➤ Points forts du port

Ce qui distingue le port de Bejaia c'est :

-Son système de management intégré QHSE « Qualité – Hygiène et Sécurité – Environnement, » qui demeure un atout incontesté dans le marché international et l'attraction de partenaires ainsi que sa certification au code ISPS, dans le domaine de la sûreté.

-Sa gestion par terminaux alignés aux normes universelles.

-Son parc engins qui est doté de grues, engins de servitude, équipements et matériels d'exploitation neufs et de technologie de pointe.

-Son capital humain qualifié et bien formé grâce aux nombreuses actions de formation.

➤ Points faible du port

-Pas de possibilité d'extension à l'est (extension interrompue par la construction d'une usine de dessalement de l'eau de mer en 2000) comme à l'ouest.

-Des temps de chargement et de déchargement, d'attente en rade et de séjours à quai excessivement élevés, malgré des progrès depuis 3 ans.

-Un port saturé, compte tenu de l'insuffisance des moyens de stockage à proximité du port.

-Des coûts de passage portuaire 40% plus élevés .

❖ Mouillage

Connue pour être l'une des meilleures de la côte algérienne, la rade de Bejaia offre d'excellentes potentialités en matière de protection et des fonds propices à un bon mouillage, avec des profondeurs allant de 10m à plus de 20m . Abrisée de tous les vents sauf du nord est à l'est, la rade est limitée par une ligne imaginaire s'étendant du Cap Carbone au Cap A okas. Pour les pétroliers la zone de mouillage est située à l'est du Chemin d'accès.

❖ Accès au Port

Le port de Bejaia est accessible par un chenal extérieur large de 320 m et dragué à 13,50 m. Les navires de marchandises générales accèdent aux bassins du vieux port et de l'arrière port par le biais de deux passes, respectivement la passe Abdelkader , large de 110 m et draguée à 12 m et la passe de la Casbah (entre le vieux port et l'arrière port), large de 125 m et draguée à 12 m.

❖ Bassins du Port

Le Port de Bejaia est composé de trois bassins :

- Bassins de l'avant Port : Sa superficie est de 75 hectares et ses profondeurs varient entre 10,5m et 13.5m. Disposant d'installations spécialisées, l'avant Port est destiné à traiter les navires pétroliers.
- Bassins du vieux Port : Sa superficie est de 26 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 6 et 8m.
- Bassins de l'arrière Port : Sa superficie est de 55 hectares et les tirants d'eau varient entre 10,5m et 12m.

1.3. Evolution de l'EPB

- Le décret n°82-285 du 14 Août 1982 publié dans le journal officiel n° 33 porta création de l'Entreprise Portuaire de Bejaïa ; entreprise socialiste à caractère économique ; conformément aux principes de la charte de l'organisation des entreprises, aux dispositions de l'ordonnance n° 71-74 du 16 Novembre 1971 relative à la gestion socialiste des entreprises et les textes pris pour son application à l'endroit des ports maritimes.
- L'entreprise, réputée commerçante dans ses relations avec les tiers, fut régie par la législation en vigueur et soumise aux règles édictées par le sus mentionné décret.
- Pour accomplir ses missions, l'entreprise est substituée à l'Office National des Ports (ONP), à la Société Nationale de Manutention (SO.NA.MA) et pour partie à la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN).
- Elle fut dotée par l'Etat, du patrimoine, des activités, des structures et des moyens détenus par l'ONP, la SO.NA.MA et de l'activité Remorquage, précédemment dévolue à la CNAN, ainsi que des personnels liés à la gestion et au fonctionnement de celles-ci.
- En exécution des lois n° 88.01, 88.03 et 88.04 du 02 Janvier 1988 s'inscrivant dans le cadre des réformes économiques et portant sur l'autonomie des entreprises, et suivant les prescriptions des décrets n°88.101 du 16 Mai 1988, n°88.199 du 21 Juin 1988 et n°88.177 du 28 Septembre 1988.
- L'Entreprise Portuaire de Bejaïa ; entreprise socialiste ; est transformée en Entreprise Publique Economique, Société par Actions (EPE-SPA) depuis le 15 Février 1989, son capital social fut fixé à Dix millions (10.000.000) de dinars algériens par décision du conseil de la planification n°191/SP/DP du 09 Novembre 1988. Actuellement, le capital social de l'entreprise a été ramené à 1.700.000.000 Da, détenues à 100% par la Société de Gestion des Participations de l'Etat «Ports », par abréviation « SOGEPORTS ».

1.3.1. La politique QHSE de l'EPB

➤ Ses visions

L'entreprise a une vision et une stratégie tournées vers

- Une intégration du concept du développement durable dans la gestion de l'entreprise
- L'association des partenaires et clients à la démarche de l'entreprise
- L'amélioration de la qualité de service et des infrastructures portuaires
- La sauvegarde des métiers et du savoir-faire portuaires
- La sécurité des biens et des personnes et la préservation de l'environnement

➤ Ses principes

- La parfaite compréhension des attentes et besoins présents et futurs des clients et partenaires
- La conformité réglementaire
- La transparence et le décloisonnement
- La maîtrise opérationnelle
- La relation privilégiée et efficace avec les parties intéressées (personnel, clients, partenaires, fournisseurs, sous-traitants...).

➤ Ses engagements

- Former et motiver l'ensemble du personnel à adapter une attitude responsable vis-à-vis de l'environnement et la santé, sécurité au travail
- Prévenir et diminuer les accidents de travail
- Préserver les ressources, prévenir les pollutions
- Assurer des conditions de travail optimales pour les différentes activités
- Inciter leurs fournisseurs, partenaires et sous-traitants à partager et respecter leurs engagements

1.3.2. Missions et activités de l'EPB : (Annexe N° 01)

➤ Ses Missions

- La gestion, l'exploitation et le développement du domaine portuaire sont les charges essentielles de la gestion de l'EPB, c'est dans le but de promouvoir les échanges extérieurs du pays. Elle se doit d'assumer la police et la sécurité au sein du pays.
- Elle est chargée des travaux d'entretien, d'aménagement, de renouvellement et de création d'infrastructures.
- L'EPB assure également des prestations à caractère commercial, à savoir ; le remorquage, la manutention et l'acconage.

➤ Ses Activités

Les principales activités de l'entreprise sont :

- L'exploitation de l'outillage et des installations portuaires.
- L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la super structure portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations d'acconage et de manutention portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations de remorquage, de pilotage et d'amarrage.
- La police et la sécurité portuaire dans la limite géographique du domaine public portuaire

1.3.3. Organisation d'EPB : (Annexe N° 02)

L'EPB est organisé selon des directions fonctionnelles et opérationnelles :

Les directions fonctionnelles qui s'agit des structures de soutien aux structure opérationnelles qui se définit comme étant des structures qui prennent en charge les activités sur le terrain et qui a une relation avec les clients ; parmi ces structures on précise la DMA le lieu où on a effectué notre stage.

a-Directions opérationnelles

Il s'agit des structures qui prennent en charge les activités sur le terrain et qui ont une relation directe avec les clients.

❖ **Direction manutention et acconage (DMA)**

Elle est chargée de prévoir, organiser, coordonner et contrôler l'ensemble des actions de manutention et d'acconage liées à l'exploitation du port. Elle abrite les départements suivants :

▪ **Manutention**

Qui comprend les opérations d'embarquement, d'arrimage, de désarrimage et de débarquement de marchandises, ainsi que les opérations de mise et de reprise des marchandises sous hangar, sur terre plein et magasins.

▪ **Acconage**

A pour tâches :

➤ **Pour les marchandises**

- La réception des marchandises.
- Le transfert vers les aires d'entreposage des marchandises.
- La préservation ou la garde des marchandises sur terre plein ou hangar.
- Marquage des lots de marchandises.
- Livraison aux clients.

➤ **Pour le service**

- Rassembler toutes les informations relatives à l'évaluation du traitement des navires à quai et l'estimation de leur temps de sortie ainsi que la disponibilité des terres pleins, et hangars pour le stockage.
- Participer lors de la Conférence de placement des navires (CPN) aux décisions d'entrée des navires et recueillir les commandes des clients (équipes et engins) pour le traitement de leurs navires.

❖ **Direction logistique (DG)**

➤ **Les facteurs qui ont motivé sa création :**

Consciente des enjeux économiques liés à la région et à son hinterland, l'entreprise portuaire de Bejaia a donné la priorité au développement et à la modernisation de la manutention mécanisés, permettant ainsi d'assurer des prestations à même de répondre à ses objectifs et aux soucis de la clientèle en offrant une meilleure qualité de service, dans les meilleurs délais et à moindre coût.

C'est dans cet esprit que l'entreprise a remodelé son organisation. Elle s'est basée sur approche stratégique axée principalement sur :

- Le développement d'une stratégie globale de survie axée sur : la diversification, la spécialisation et la différenciation ;
- L'option de filialisation et de développement de nouvelles prestations et de nouveaux métiers ;
- La spécialisation des métiers et la gestion par terminaux ;

- La modernisation du matériel et l'introduction de nouvelles technologies (manutention, pointage portuaire, etc.....)
- La modernisation des procédés de gestion portuaire ;
- Un système de management incluant les trois volets : Qualité, Environnement et Santé et Sécurité au travail.

La direction logistique englobe dorénavant le service engins et grues, issu de la direction Manutention et Acconage, le Département Maintenance et le Département Approvisionnements issus tous deux de la Direction Domaine et Développement.

➤ **Les principaux métiers exercés par la direction logistique**

✓ **L'approvisionnement en pièces de rechange :**

Ce service est intimement lié à la gestion technique du port. Il est composé de deux sections : les achats, dont l'interface est intimement liée au Département Maintenance, principalement les ateliers et les stocks, dont la mission est l'application des normes universelles de gestion des stocks.

✓ **La maintenance des équipements :**

Structure qui prend en charge la maintenance des grues portuaires, des chariots élévateurs et des autres équipements.

✓ **La planification des affectations :**

Dont le rôle est suivi technique et physique des engins pendant leur exploitation aux navires, sur les quais ou dans les hangars, ainsi que leur programmation.

❖ **Direction domaine et développement (DDD) :**

A pour tâches :

- Amodiation et location de terre pleins, hangar, bureaux, immeubles, installations et terrains à usage industriel ou commercial.
- Enlèvement des déchets des navires et assainissement des postes à quai.
- Pesage des marchandises (pont bascule).
- Avitaillement des navires en eau potable.

❖ **Direction capitainerie (DC) :**

Elle est chargée de la sécurité portuaire, ainsi que de la bonne régulation des mouvements des navires, et la garantie de sauvegarde des ouvrages portuaires.

Elle assure également les fonctions suivantes :

- **Pilotage** : La mise à disposition d'un pilote pour assister ou guider le commandant du navire dans les manœuvres d'entrée, de sortie. Cette activité s'accompagne généralement de pilotins, de canots et de remorqueurs.
- **Amarrage** : Cette appellation englobe l'amarrage et le désamarrage d'un navire.
L'amarrage consiste à attacher et fixer le navire à quai une fois accosté pour le sécuriser. Cette opération se fait à l'aide d'un cordage spécifique du navire.
- **Accostage** : Le port met à la disposition de ces clients des quais d'accostage en fonction des caractéristiques techniques du navire à recevoir.

❖ **Direction remorquage(DR) :**

Elle est chargée d'assister le pilote du navire lors de son entrée et de sa sortie du quai. Son activité consiste essentiellement à remorquer les navires entrants et sortants, ainsi que la maintenance des remorqueurs. Les prestations sont :

- Le Remorquage portuaire.
- Le Remorquage hauturier (haute mer).
- Le Sauvetage en mer.

b-Directions fonctionnelle :

Il s'agit des structures de soutien aux structures opérationnelles.

❖ **Direction générale (DG) :**

Elle est chargée de concevoir, coordonner et contrôler les actions liées à la gestion et au développement de l'entreprise.

❖ **Direction du management intègre(DMI) :**

Elle est chargée de :

- La mise en œuvre, le maintien et l'amélioration continue du Système de Management Intégré (plans projets et indicateurs de mesure).
- L'animation et la coordination de toutes les activités des structures dans le domaine QHSE.
- La Contribution dans des actions de sensibilisation et de formation à la prévention des risques de pollution, à la protection de l'environnement, la santé des travailleurs et à l'intervention d'urgence.

❖ **Direction finances et comptabilité(DFC) :**

Elle est chargée de :

- La tenue de la comptabilité.

- La gestion de la trésorerie (dépenses, recettes et placements).
- Le contrôle de gestion (comptabilité analytique et contrôle budgétaire).

❖ **Direction ressources humaines(DRH) :**

Elle est chargée de prévoir, d'organiser et d'exécuter toutes les actions liées à la gestion des ressources humaines en veillant à l'application rigoureuse des lois et règlement sociaux.

Elle assure les tâches suivantes :

- La mise en œuvre de la politique de rémunération, de recrutement et de la formation du personnel.
- La gestion des carrières du personnel.
- La gestion des moyens généraux (achats courants, parc automobile, assurances, ...etc.).

1.4.Les infrastructures et les principales acquisitions en matière d'équipement

➤ **Les infrastructures portuaires**

- ✓ Trois postes spécialisés peuvent recevoir des pétroliers allant jusqu'à 260m LHT avec un tirant d'eau maximum de 12,8 m.
- ✓ 19 postes à quai d'un tirant d'eau maximum 11,50 pour les navires transporteurs de marchandises divers, d'essences de vrac liquides ou solides, de colis de conteneurs de passages, véhicules ou animaux vivant.
- ✓ Port de pêche abritant des chalutiers et des petits métiers.
- ✓ Mini port de plaisance.
- ✓ Dock flottant pour la réparation navale d'une capacité de 15000 tonnes.

➤ **Principales acquisition en matière d'équipements :**

Sur le plan du renouvellement des équipements, le port de Bejaia a réceptionné, par le biais du GICEP, 03 chariots élévateurs GERMAN de 03,04 et 7 tonnes et une pelle sur chenilles R313 Litronic acquise auprès de LIEBHER.

D'autres équipements de manutention sont en voie de réception à savoir :

- ✓ 01 Grue à flèche de 80 à 100T
- ✓ 01 Grue télescopique de 60 à 65T
- ✓ 01 Portique à céréales de 1000T/H
- ✓ 04 Tracteurs et remorques de 38 à 50 tonnes
- ✓ 01 Camion hydro cureur

- ✓ 10 Bennes preneuses de 10 tonnes
- ✓ 01 Trémie de 77m³
- ✓ Outillage de manutention
- ✓ 01 Chargeur sur pneus avec godet et lame sans dents de 3m³ à 4m³
- ✓ 01 Chariot élévateurs à fourches de 45 à 55 tonnes
- ✓ 03 Chariots élévateurs à fourches 10 à 12 Tonnes
- ✓ 04 Chariots élévateurs à fourches de 12 à 18 Tonnes
- ✓ 08 Chariots élévateurs à fourches de 06 à 08 Tonnes
- ✓ 03 Chariots élévateurs à pinces rotatives de 04 à 06 Tonnes
- ✓ 04 Chariots élévateurs à pinces de 04 à 06 Tonnes
- ✓ 05 Chariots élévateurs à mats latéraux (GM) pour la manipulation du fre
- ✓ 03 pelles chargeuses avec godet et lame sans dent de 0,6 et 1,2 Tonnes
- ✓ 01 Grue télescopique
- ✓ 01 portique à céréales de 500 T/H
- ✓ 01 Engin tracteur à passerelle C/F
- ✓ 01 Palan électrique de 03 Tonnes
- ✓ Le pointage électronique des marchandises et la matérialisation des zones d'entreposage.

Et dans le cadre du renforcement et de la modernisation des moyens de servitude, l'entreprise portuaire de Bejaia a procédé en 2013 à la remotorisation et à la réhabilitation des remorqueurs GOURAYA 3, du CAP BOUAK et du SIDI YAHIA, elle a également réceptionné une nouvelle vedette de pilotage baptisée EL Marsa.

1.5. Marché et Hinterland

L'hinterland direct du port de Bejaia, qui s'étend sur un rayon de 250 Km, compte un peu plus de 12 millions d'habitants, répartis sur 10 wilayates ou départements. C'est la zone la plus dense en matière de branches d'activités économiques, tant industrielles que commerciales, et plusieurs projets d'envergures nationales sont en cours de réalisation ou projetées dans le cadre d'un plan national global de développement.

L'hinterland segmenté en trois zones principales, la zone de l'Algérois, la zone des Hauts plateaux et la zone de la SOUMMAM, compte plusieurs zones industrielles et zones d'activité dont les plus importantes sont : les zones de Rouïba, Réghaia et Corso dans le segment de l'Algérois, les zones industrielles de Sétif, El- Eulma, M'sila et Borj Bou

Arréridj dans le segment des hauts plateaux et les zones industrielles d'Akbou, d'El Kseur, et de Bejaïa dans le segment de la SOUMMAM.

L'espace portuaire est structuré autour d'éléments d'envergure : infrastructures portuaires (terminaux, quais, infrastructures industrielles), stockage, énergie, tissu industriel et zones à vocation d'accueil d'entreprises industrielles (CEVITAL, OAIC, COGB,...).

Les critères de segmentation du marché du port sont les suivants :

1.5.1. Typologie produit

Deux segments sont identifiés :

a-Selon la nature de la marchandise

Différents types de marchandises transitent par le port de Bejaïa, la diversité de ces produits implique nécessairement une adaptation des moyens d'exploitation pour répondre aux exigences techniques et améliorer les conditions de traitement des marchandises. La segmentation peut alors se faire selon la nature de la marchandise (conteneurs, céréales, bois, produits ferreux, produits divers, produits pétroliers, matériaux de construction,..)

b-Selon les types de navires :

Plusieurs types de navires transitent par le port de Bejaïa et cela peut nécessiter la spécialisation des postes à quai. (Pétroliers, porte-conteneurs, céréaliers, RO/RO,...)

1.5.2. Typologie clients

De par sa position géographique et son label qualité, l'Entreprise Portuaire de Bejaïa détient un portefeuille client composé de :

- Consignataires agissant pour le compte d'armateurs nationaux et étrangers pour les lignes régulières, le tramping et le transport d'hydrocarbures.
- Transitaires représentant les opérateurs économiques dans les opérations d'import/export.

1.5.3. Typologie zone géographique

Le marché peut être segmenté en trois zones principales qui constituent l'hinterland immédiat du port : la zone de l'Algérois, la zone des Hauts plateaux et la zone de la SOUMMAM.

2. Etude statistique des importations des matériaux de construction à l'EPB

On va essayer de faire une analyse statistique de l'évolution des principaux clients et les principaux trafics des matériaux de construction au sein de l'EPB .

2.1. Les principaux clients de matériaux de construction au port de Bejaia

2.1.1. Principaux client de bois durant la Période du l'année 2014

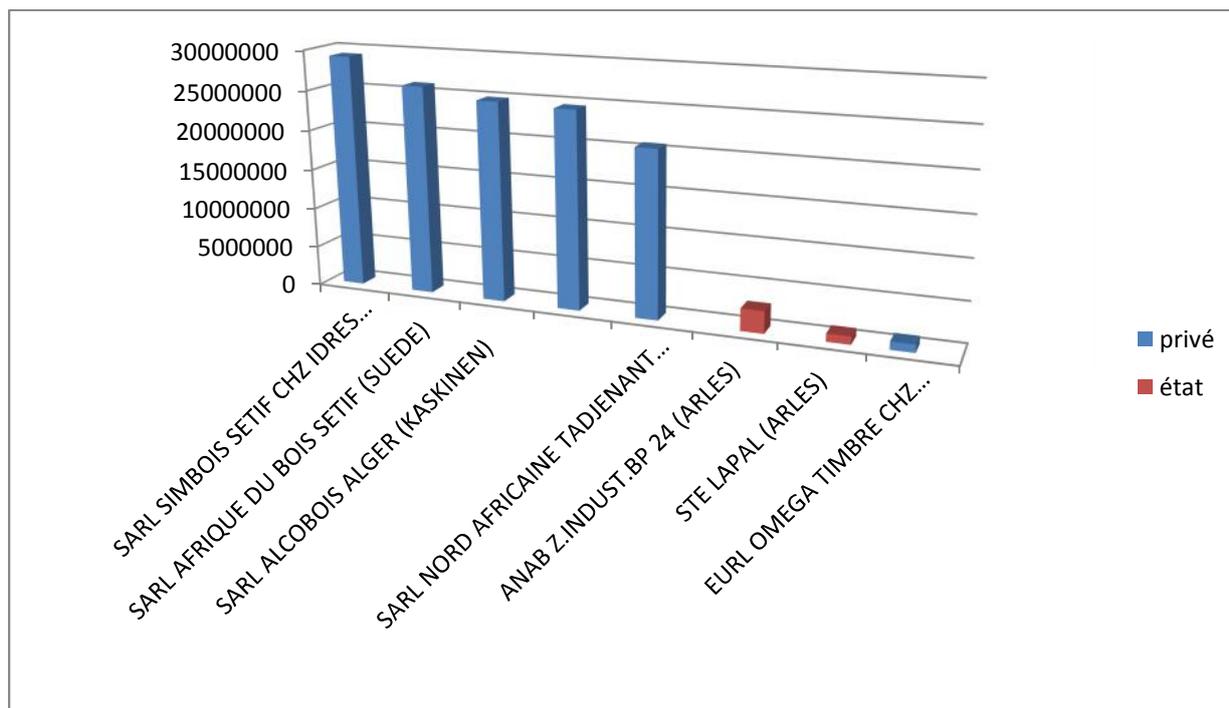
Tableau N° 10 : Les principaux clients du bois

Unité : tonnage

CLIENT	privé	Etat
SARL SIMBOIS SETIF CHZ IDRES (SUEDE)	29142306	-
SARL AFRIQUE DU BOIS SETIF (SUEDE)	26028747	-
SARL ALCOBOIS ALGER (KASKINEN)	24 832 448	-
SARL.COMABTI 8 REEU BENKHODJA (KOPER)	24 528 309	-
SARL NORD AFRICAINE TADJENANT (KASKINEN)	20 676 603	-
ANAB Z.INDUST.BP 24 (ARLES)	-	2 752 687
STE LAPAL (ARLES)	-	995 798
EURL OMEGA TIMBRE CHZ BOUDEBZA (TENES)	988 789	-

Source : Rapport annuel est statistique de l'EPB 2014

Figure N° 12: Les principaux importateurs de bois au niveau de port de Bejaia



Source : réalisée par nos soins d'après les données de tableau N°10

Les résultats de tableaux N°10 et de figure N°12 nous permettent de déduire que la demande de bois par les clients privés est supérieure à celle des clients étatiques.

2.1.2. Principaux clients de ciment durant la Période du : 01/01/2014 Au : 31/12/2014

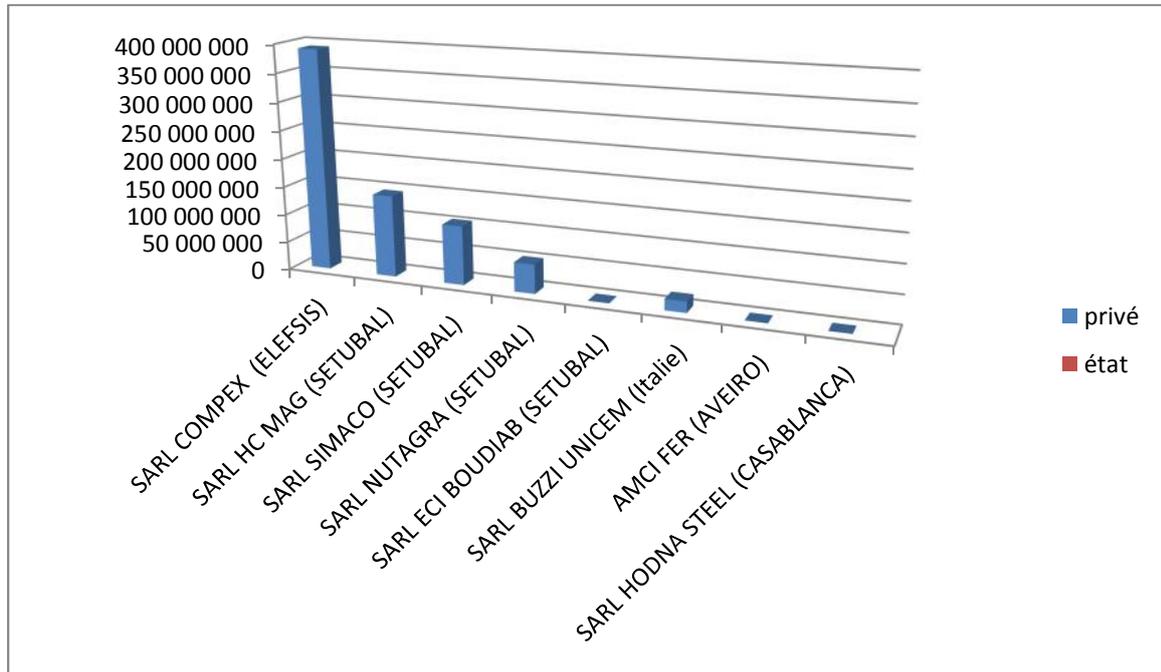
Tableau N° 11 : Les principaux clients du ciment

Unité : tonne

CLIENT	privé	Etat
SARL COMPEX (ELEFSIS)	390 702 176	
SARL HC MAG (SETUBAL)	144 461 943	
SARL SIMACO (SETUBAL)	104 199 297	
SARL NUTAGRA (SETUBAL)	51 544 350	
SARL ECI BOUDIAB (SETUBAL)	34 741 200	
SARL BUZZI UNICEM (Italie)	19 521 450	
AMCI FER (AVEIRO)	10 749 390	
SARL HODNA STEEL (CASABLANCA)	8 968 966	

Source : Rapport annuel statistique de l'EPB 2014

Figure N° 13 : Les principaux importateurs de ciment au niveau de port de Bejaia



Source : Réalisé par nos soins d'après les données de tableau N° 11

D'après le tableau N°11 et la figure N°13 on peut constater que le ciment est demandé seulement par les importateurs privés

2.1.3. Les principaux clients de fer durant la Période du : 01/01/2014 Au 31/12/2014

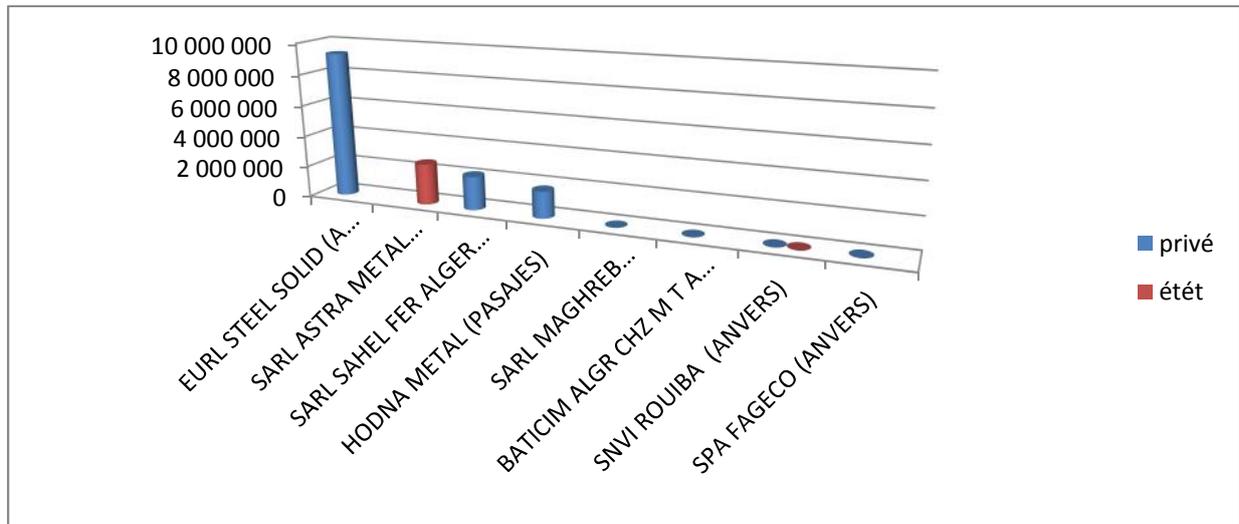
Tableau N°12 : les principaux clients de fer

Unité : Tonne

CLIENT	privé	Etat
EURL STEEL SOLID (A CONFIRMER)	9 276 415	
SARL ASTRA METAL (BARCELONE)		2 610 995
SARL SAHEL FER ALGER IDRES (SEVILLE)	2 155 600	
HODNA METAL (PASAJES)	1 708 992	
SARL MAGHREB PANNEAUX SANDWICH (MAROC)	1 383 897	
BATICIM ALGR CHZ M T A CONSIG (TENES)	1 218 319	
SNVI ROUBA (ANVERS)		1 197 269
SPA FAGECO (ANVERS)	1 004 427	

Source : rapport annuel et statistique de l'EPB

Figure N° 14 : Les principaux importateurs de Fer au niveau de port de Bejaia



Source : réalisé par nos soins d'après les données de tableau N°12

D'après les résultats de tableau N°12 et la figure N°14 on peut résumer que la demande de Fer par les importateurs privés est plus importante que celle des importateurs étatiques. Et pour conclure, ces chiffres montrent la dominance du secteur privé par rapport au secteur public en matière d'importation du fait de la libéralisation du secteur BTPH qui a laissé le privé prendre en main le marché de la construction.

2.2. Les Moyennes d'attente en rade et séjour à quai

Tableau N° 13 : Moyenne d'attente en rade et séjour à quai

Type de navires	Attente en rade moyenne (jr)		Séjour à quai moyenne (jr)	
	2012	2013	2012	2013
Car-ferries	/	/	1,29	0,46
Cargos	4,48	9,11	2,24	3,07
Fer et Tubes	7,18	6,94	4,25	3,73
Céréaliers	7,14	10,40	7,18	6,94
Bois	4,11	5,40	3,00	3,02
Cimentiers	6,28	6,32	4,41	4,01
Ro/Ro	1,06	1,82	1,38	1,65
Huiliers	0,68	1,05	2,21	2,20
Hydrocarbures	3,51	3,73	2,54	2,85
Butaniers	3,59	4,89	2,28	1,90
Total	4,33	6,09	3,05	3,20

Source : rapport Annuel et statistique 2013 de l'EPB.

Le délai de rotation d'un navire, est passé de 7,38 jours en 2012, à 9,29 jours en 2013, ceci s'explique par l'allongement de l'attente en rade et du séjour à quai de certains navires.

Concernant l'attente moyenne rade, les navires dont le séjour a augmenté sont :

-Les cargos qui sont passés de 4,48 jours. Le séjour des conteneurs est la principale cause, due à la croissance du trafic et la congestion du terminal.

-Les céréaliers leur moyenne d'attente est passée de 7,14 jours à 10,40 jours. Ce prolongement est dû aux céréaliers destinés à l'OAIC qui constituent des stocks sur rade.

Quant au séjour à quai, ce dernier affiche une stabilité en passant d'une moyenne de 3,05 Jours. Une légère augmentation qui s'explique notamment par la réception des navires de grande taille tels que : les céréaliers, et les port- conteneurs ...

2.3. L'évolution statistique des principaux trafics des matériaux de construction

L'ensemble des principaux trafics des matériaux de construction effectuée au port de Bejaia sont les suivants ;

2.3.1. L'évolution de trafic du bois

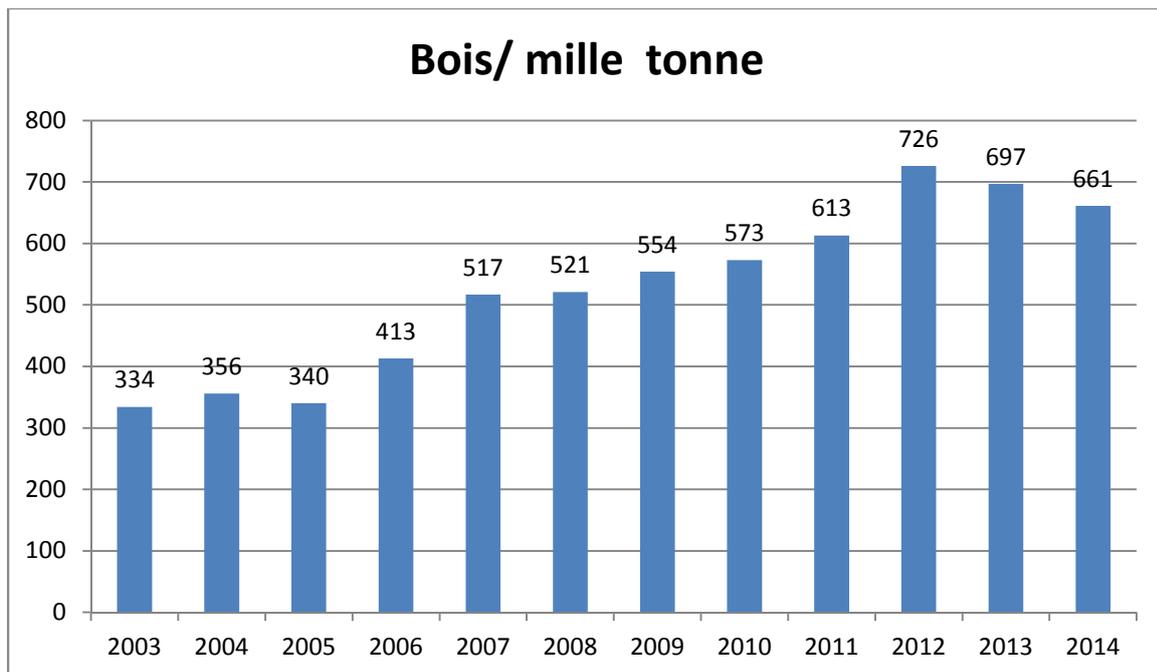
Tableau N° 14 : L'évolution de trafic du bois:

Unité : mille tonne

Année	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bois/tonnage	334	356	340	413	517	521	554	573	613	697	712	661

Source : Rapport annuel et statistique 2014 de l'EPB

Figure N° 15 : l'évolution des importations de bois en mille tonnes de 2003 a 2014



Source : Rapport annuel et statistiques 2014 de l'EPB

Le bois, qui représente l'un des trafics stratégiques du port a enregistré un léger fléchissement durant l'année 2014, dû essentiellement aux situations de congestion que le port connaît fréquemment, accentué par défaut d'enlèvement qui a causé la saturation du terminal à bois.

2.3.2. Évolution de trafic de ciment

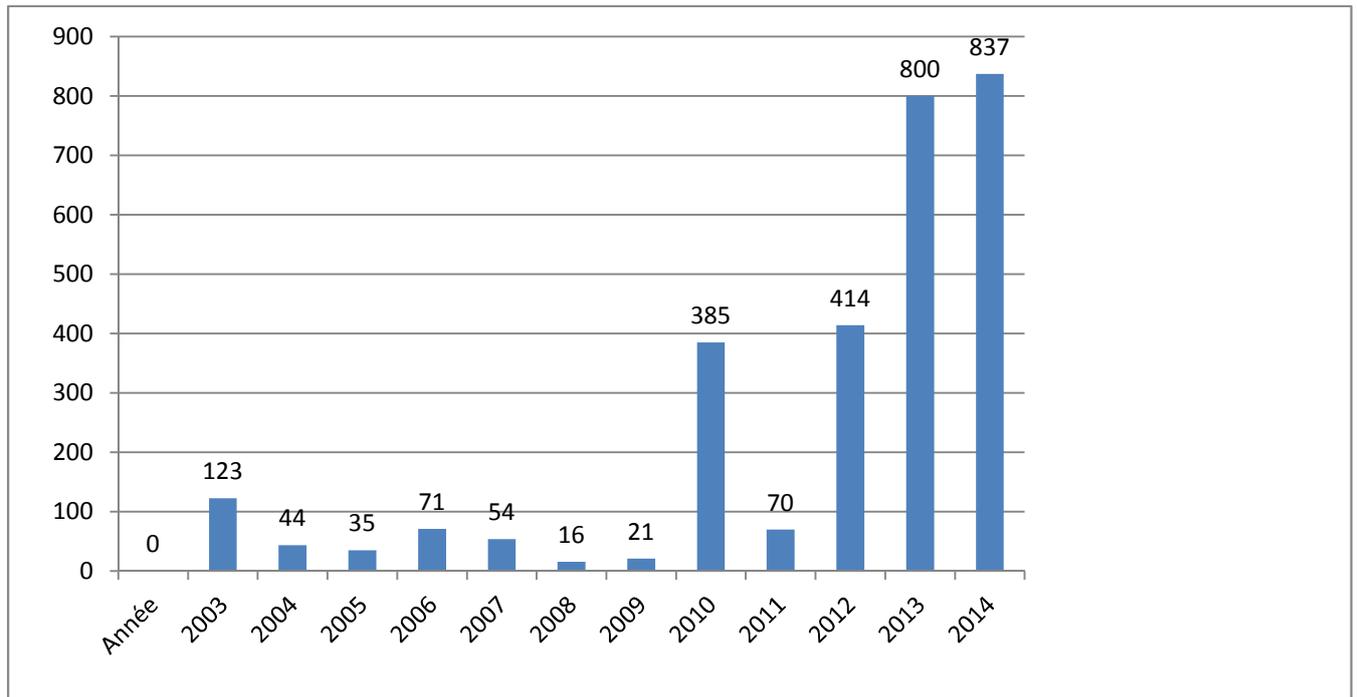
Tableau N°15: Évolution de l'importation de ciment en mille tonnes :

Unité : mille tonnes

Année	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ciment	123	44	35	71	54	16	21	385	70	414	800	837

Source : Rapport Annuel et statistiques 2014 de l'EPB

Figure N° 16: l'évolution des importations de ciment en mille tonne de 2003 a 2014:



Source : Rapport annuel et statistiques 2014 de l'EPB

Le trafic du ciment a atteint un volume considérable de 837 333 tonnes en 2014 en affichant une inégalée de 96,17 % par rapport à 2012.

2.3.3. Evolution des Trafic de fer

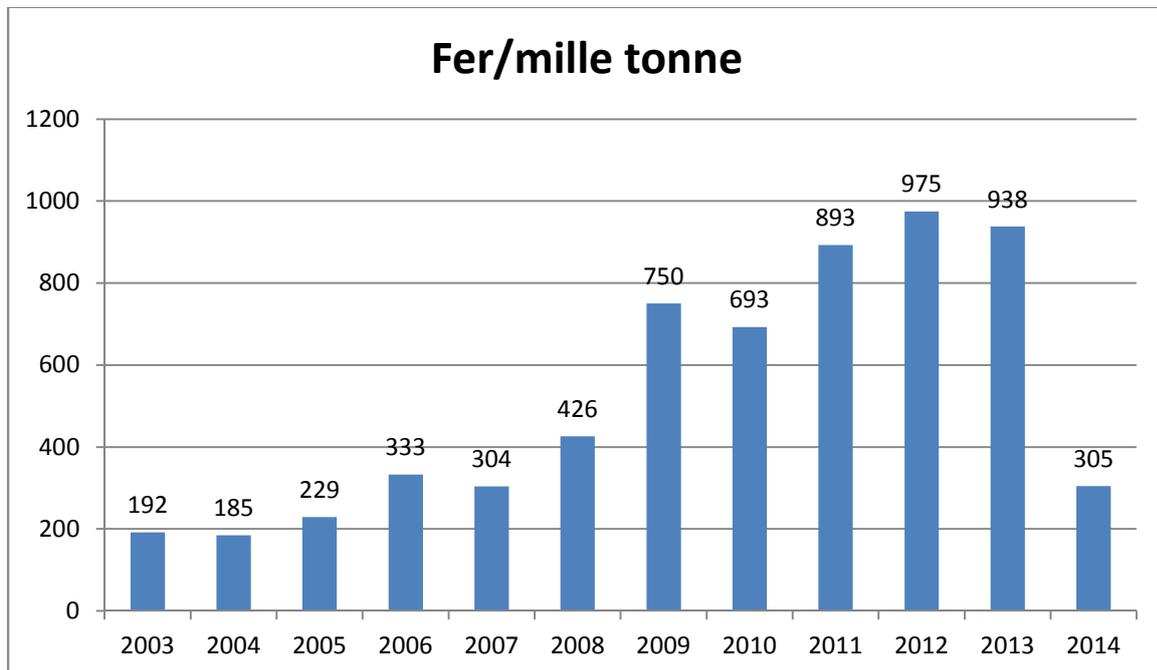
Tableau N°16: L'évolution de l'importation de fer en tonnes

Unité : mille de tonne

Année	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fer	192	185	229	333	304	426	750	693	893	975	938	305

Source : Rapport Annuel et statistiques 2014 de l'EPB

Figure N° 17 : l'évolution les importations de fer en mille tonne de 2003 a 2014



Source : Rapport annuel et statistique 2014

Le trafic des métaux ferreux, qui demeure l'un des trafics manipulés des plus importants au port de Bejaia, a connu un léger recul durant l'exercice de 2013 pour s'établir à 938000 tonne soit -3,87% par rapport à la même période de 2012

3. Les procédures de l'importation des matériaux de construction au niveaux de l'EPB

3.1. Les procédures de l'importation des matériaux de construction au sein de l'EPB¹ : (Annexe N° 03)

3.1.1. Objet

Cette procédure définit les modalités de prise en charge des marchandises au chargement, à l'entreposage jusqu'à sa livraison au client en prenant en considération tous les impacts environnementaux liés à l'activité manutention et acconage en respectant les règles d'hygiène et santé et sécurité sur les lieux de travail.

3.1.2. Etendue

Elle s'applique pour toute marchandise manipulée faisant objet d'une importation ou d'une exportation, (à l'exception du conteneur ,pris en charge par la BMT) des produits liquides

¹ 2007-2014 Entreprise portuaire de Bejaia

transitant par les installations spécialisées et produits traités par les moyens propres des clients (CIVITAL, OAIC et ECI ,susceptible d'avoir un impact négatif sur l'environnement ou un risque lié à la santé sécurité au travail .)

3.1.3. Responsabilités

- **Du client (consignataires, transitaires et importateurs) :**
 - met à la disposition des services de la direction manutention et acconage le manifeste et le cargo-plan.
 - commande les moyens humains et matériels nécessaires pour le traitement de ses marchandises
 - demande le bâchage pour préserver ses marchandises si nécessaire.
 - précise si le traitement se fait en sous palan ou à quai.
- **Du directeur de la manutention et acconage :**
 - coordonne les mouvements des navires (avant et après la CRM).
 - valide le programme définitif sur la base des décisions prises en CRM et des informations recueillies auprès des consignataires, transitaires ou de leur représentation.
- **Du chef de département exportation :**
 - vérifie le programme de la CRM.
 - Contrôle et coordonne l'activité de ses services.
 - Informe la hiérarchie du programme de travail et des modifications opérées.
 - Assure la discipline générale de son personnel (tenue de travail, assiduité...).
- **Du chef de service manutention :**
 - suit toutes les prestations fournies aux navires par shift, depuis le première jour du débarquement jusqu'à à la finition.
 - Diffuse les éléments de facturation avant de les transmettre à la facturation dans les 48 heures.
 - Instruit le chef de quai au respect du port des équipements protection individuels (EPI)
- **Du chef de service acconage :**
 - Etablit des rapports à la hiérarchie en cas d'anomalie et des demandes d'expertise si nécessaire
 - Traite les lettre de réserves des clients.
 - Assure la discipline générale de son personnel (port des EPI, assiduité).

- **Du chef de service programmation et suivi (DL) :**
 - met à la disposition de la DMA les engins nécessaires aux opérations navres et relevage.
 - Etablit et transmet la situation journalière des engins et grues disponibles aux chefs de bordée au début de chaque shift.
- **Du chef de section gestion des opérations aux navires / chef de section gestion des opérations aux navires et engins :**
 - collecte les commandes client après affectation des postes à quai à la CPN
 - Etablit avant le début de chaque shift :
 - Le bon de commande d'embauche par poste à quai qu'il transmet au chef d'embauche, au chef de quai et au chef de section contrôle de présence.
 - Le programme d'affectation des pointeurs aux navires qu'il transmet aux chefs de section pointage.
 - Le programme d'affectation des pointeurs aux navires qu'il transmet aux chefs de section pointage.
 - Etablit le bon de commande engins qu'il transmet au service engins.
 - Prend en charge les bons de commande outillage de manutention en désignant leur tonnage et types d'élingues qu'il transmet au chef de quai.
- **Du chef d'embauche :**
 - Prépare les équipes à affecter aux navires après réception du bon de commande d'embauche par poste à quai.
 - Informe le chef de bordée et le chef de quai lors des modifications dans le programme des affectations des moyens humains et matériels.
 - Transmet au contrôle de présence les effectifs utilisés pour pointage.
- **Du chef de section suivi traitement navire :**
 - collecte toutes les informations sur les tonnage, les attentes , les rendements ainsi que les moyens humains et matériels affectés auprès des services de la manutention , acconage ,BMT , CEVITAL , OAIC et ECI ainsi que les informations nécessaires à la mise à jour du rapport journalier depuis le 1ere jour de débarquement jusqu'à finition du navire.
 - alimente et contrôle l'application logimac pour le système d'information portuaire (SIP).

-Etablit le time- sheet et le transmet à la facturation après la fin des opération, accompagné du manifeste, le bon de commande client et les fiches témoins si nécessaires (cas navires divers et céréaliers).

- **Du chef de section pointage :**

- prépare quotidiennement la situation des terres pleines par poste et par client ainsi que la situation des affectations des pointeurs aux navires et à la livraison ainsi que l'état des finitions des navires.

- planifie les opérations d'entreposage avec les chefs de bordées.

- Contrôle les éléments de facturation avant leur transmission.

- instruit le chef pointeur au respect du port des équipements de protection individuels (EPI).

- **Du chef de bordée :**

- établit le bon de commande du matériel de manutention suivant le programme de la CPN/CRM, qu'il transmet respectivement au chef de section gestion des opérations aux navires et engins .

- participe au programme d'affectation des moyens humains et matériels avant l'embauche, suivant l'évolution des opérations d'exploitation.

- assure la coordination des activités avant, pendant et après les opérations commerciales.

- Transmet toutes les modifications relatives à l'exportation du navire à la section suivi traitement navire.

- Vérifie la disponibilité des terre-pleins et des hangars avant la CPN.

- Est responsable de l'ensemble des effectifs affectés (DMA/DL° aux opérations d'exploitation (port des EPI, assiduité)

- **Du chef de quai :**

- Assure la coordination entre le bord, le contremaitre et le chef pointure en charge du navire pour le bon déroulement des opérations.

- Informe sur les finitions du navire à sa hiérarchie.

- cosigne le time sheet à la finition des navires avec le bord.

- Affecte l'outillage de manutention après réception après réception du bon de commande.

- Est responsable de l'ensemble des affectés (DMA/D) aux opération (portes EPI , assiduité,...)

- **Du chef pointeur :**

- Affecte les pointures pour les opérations navires réception du bon de commande pointeur (DMA) et les bons de commande de mise à quai.
- Etablit systématiquement des contrats préliminaires avant les opérations de débarquement/embarquement pour tous type de navire sans axption et constaté, l'imprimé en question doit être rempli en portant la menant rien à signaler <<RAS>>.
- Etablit selon les fiches témoins le bordereau de réserves et le bulletin différentiel à chaque finition du navire. Ces derniers doivent être cosignés avec le bord
- Etablit éventuellement le rapport d'avaries durant les opérations de transfert, d'entreposage et livraison et une copie dans le dossier pointage.
- Veille à la préservation de la marchandise.

- **Du pointeur livreur :**

- planifie les opérations d'enlèvement selon la situation des engins disponibles transmise par le service engins.
- Affecte les pointeurs pour les opérations d'enlèvement après réception des bons de commandes clients pointeurs.
- Etablit les fiches d'enlèvement et la fiche des heures prestation pointeur pour la facturation.

- **Du pointeur**

-Effectue le pointage des marchandises chargées ou déchargées (navire, date, client, nombre, lieu d'entreposage.

-Etablit et remet au chef pointeur les récapitulatifs des marchandises évacuées en sous plan et entreposées.

- Etablit des bons de sortie pour les marchandises livrées
- Transmet le bon de sortie aux clients.

- **Du contremaitre**

-Assure les conditions nécessaires au bon déroulement des opérations de manutention (déchargement et chargement) et à la sécurité des biens et des personnes suivant les consignes de son chef de quai.

-coordonne les opérations du navire qu'il a en charge avec le bord.

-Enregistre et transmet toutes les attentions du fait du navire et/ou du client à la fin de chaque shift.

-Transmet toutes les modifications relatives à l'exploitation du navire à la section suivi traitement navire.

- **Du chef d'équipe gréage**

-prépare l'outillage de manutention nécessaire aux navires sur commande

- **Du chef d'équipe bâchage**

-Assure le bâchage des marchandises une fois la commande formulée par le client.

-Supervise les opérations de bâchage.

3.2. Les intervenants dans le circuit de dédouanement et le dossier à fournir

A partir du stage effectué au sein de l'EPB nous allons citer les intervenants dans le circuit de dédouanement et ce que le dossier contient comme documents

3.2.1. Les intervenants

Dans la chaîne d'importation nous citons les principaux intervenants et leur rôle important dans le processus du dédouanement d'une marchandise au sein de l'EPB et le tableau N°17 ci après la montre.

Tableau N° 17: Les principaux intervenants dans le processus du dédouanement

Formalités techniques	L'organisme	Documents à présenter	Documents à délivrer
Visite DCP « direction de concurrence et des prix » : s'occupe de la vérification et inspection de toutes les marchandises destinées à l'importation	Ministère de commerce	-Remplir un formulaire de demande pour dépôt du dossier -BL (connaissance) -Facture d'achat commerciale domiciliée -Certificat d'origine -Certificat de conformité -RG+Carte d'immatriculation fiscale -Liste de colisage	Décision : Soit favorable Soit défavorable
Visite INPV « phytosanitaire » : S'occupe de l'inspection de tout ce qui est produits végétaux et dérivées	Ministère de l'agriculture	Les documents spécifiques à la nature de la marchandises (végétaux et dérivées)+les documents du dossier	Décision : Soit favorable Soit défavorable
Visite VITO « vétérinaire » : se charge du contrôle de tous ce qui est animaux et dérivées	Ministère de L'agriculture	Les documents spécifiques à la nature de la marchandise (animaux et dérivées) +les documents du dossier	Décision : Soit favorable Soit défavorable

Source : Elaboré par nous même à partir des informations recueillis au sein de l'EPB.

3.2.2. Le dossier pour le dédouanement de la marchandise

L'importateur doit déposer un dossier au niveau du service logistique de l'EPB qui contient ce qui suit :

a- Registre de commerce

C'est un document administratif permettant d'identifier l'activité commerciale des personnes physiques ou morales. Il est délivré par le centre national du registre de commerce, et rassemble les renseignements relatifs à l'entreprise importatrice qui sont :

-Le code des marchandises importé en rapport avec le code repris sur ce registre de commerce ;

-Le secteur d'activité de l'entreprise ;

-Le capital social de l'entreprise ;

-Le nom du gérant et de ses associés ;

-Durée de vie de l'entreprise.

b- Carte d'immatriculation fiscale :

C'est une pièce administrative ayant pour objet la réception de l'immatriculation des personnes inscrites auprès des services d'impôt, elle est délivrée par la direction des impôts.

c- Facture d'achat domicilié

C'est une facture qui justifie l'achat d'une marchandise qui relie le vendeur (exportateur) et l'acheteur (importateur), cette facture doit être domiciliée auprès de la banque cela justifie que la somme de la marchandise existe, elle porte sur elle-même l'incoterm CFR (**Cost and freight**) maritime est un incoterm qui signifie que le vendeur paye le transport jusqu'au port d'embarquement, ainsi que le chargement et le transport maritime quant au fret il est inclus.

✓ La signification des numéros sur la domiciliation est la suivante :

Le numéro 16 : Numéro de la wilaya d'Alger

Le numéro 15 : Code de la banque

Le numéro 19 : Code de l'agence

Le numéro 2014 : Année de l'ouverture de dossier

Le numéro 2 : Représente le trimestre d'ouverture du dossier

Le numéro 10 : Contient les chiffres représentant la nature de l'opération

Le numéro 00552 : Représente le numéro d'ordre

USD : Monnaie de la transaction en lettre

✓ **La facture se compose de deux éléments**

- Élément fixe : raison sociale de fournisseur, de consignataire, adresse, numéro de registre de commerce, la facture elle-même porte un numéro et une date.
- Élément variable : la nature de la marchandise « matériaux de construction », code de produit, méthode d'impression, quantité, prix unitaire, le montant globale.

d- Le Bill of lading

Le BL contient les informations nécessaires du lieu de destination, le nombre, le poids, les mesures.

e- Certificat d'origine

- Il contient le nom, l'adresse et le pays de l'expédition et de destinataire.
- Le pays d'origine du produit ciment: union Européen.
- La quantité, la marque, le numéro, le nombre.

f - Certificat de conformité

Avant d'admettre la déclaration pour conforme sans vérification effective, l'inspecteur doit exiger la présentation du dossier commercial complet se rapportant à l'opération et, notamment, les instructions des expéditeurs ou des destinataires et les titres de transport qui ont servi de base à la rédaction des déclarations.

Le service doit trouver dans l'ensemble de ces documents des éléments de contrôle suffisants pour lui permettre d'apprécier, sans hésitation, l'exactitude des énonciations de la déclaration qui est présentée. Ce n'est qu'à cette condition que l'examen sur pièces peut suppléer, en tout ou partie, à la vérification effective des marchandises

4. Les étapes à suivre pour dédouaner la marchandise et le circuit de la déclaration

4.1. Les étapes à suivre pour dédouaner la marchandise

4.1.1. Contrat

Un contrat de vente de ciment entre X et Y qui consiste à expédier (quantité) suivant l'incoterm FOB port de Bejaia.

Le contrat stipule que la marchandise soit chargée du port de XXX sur le bateau YYY et sera livrée du port de fin arrivé.

Tout en sachant que cette entreprise a l'habitude d'importée de ciment auprès du même fournisseur, et aussi dans le contrat de vent il y'a toutes les éléments essentielles comme :

- le mode de transport choisie ;
- l'incoterm utilisé ;
- le moyen de paiement ;
- la quantité, le prix.

4.1.2. Mandater un transitaire pour dédouaner la marchandise

Un client du transitaire« X » a importé de ciment. Cette marchandise est emballée et expédiée depuis la Chine, port d'embarquement (DALIAN), jusqu'à Bejaia, port de

débarquement. La facture d'achat, le certificat d'origine, un certificat phytosanitaire ainsi que le connaissement sont envoyés avec la marchandise et il sera récupéré par un agent du transitaire ou par le client lui-même auprès de la compagnie maritime. En parallèle, ce dossier est remis directement par le client. Ce dernier peut également être envoyé par voie postale (DHL).

Cette opération consiste à ouvrir un dossier transit pour le client, ce dernier comporte diverses indications tel que le, N° du régime, le destinataire, l'expéditeur, N° du répertoire, la désignation de la marchandise...etc.

4.1.3. Remise des documents au transitaire

Une liasse documentaire est arrivée au nom client par pli cartable que l'agent du transit récupère auprès de la compagnie maritime et qui comporte les documents suivants :

- Une facture d'achat ;
- Un certificat d'origine ;
- Un certificat de conformité ;
- Un connaissement ou bien B/L ;
- Un certificat phytosanitaire.

Le déclarant procède directement à leurs vérification pour s'assurer de leurs authenticités, les étudie et positionner la marchandise par rapport au tarif douanier. Cette opération revêt d'une importance capitale pour la détermination des droits et taxes que l'importateur doit s'acquitter, elle relève directement de la responsabilité du déclarant.

4.1.4. La constitution des dossiers par le transitaire

Cette étape consiste à réunir tous les documents que le déclarant possède afin de les mettre dans les dossiers que ce dernier doit construire pour dédouaner la marchandise. Ces différents dossiers sont les suivants :

➤ **Dossier douanes :**

- **D10 (Annexe N° 04)**
- Facture commerciale originale domiciliée (**Annexe N° 05**) ;
- Copie connaissement endossé portant la mention « original » (**Annexe N° 06**);
- Copie certificat d'origine (**Annexe N° 07**);
- Décision DCP originale (**Annexe N°08**);

- Imprimé de DCP (Annexe N°09)
- Certificat de conformité (**Annexe N°10**);

➤ **Dossier DCP :**

- Imprimé de la DCP (**Annexe N°09**) ;
- Copie connaissance original endossé (pour le ciment ce n'est pas obligatoire) ;
- Copie facture commerciale domiciliée légalisée ou duplicata ; (pour le ciment elle n'est pas obligatoire)
- Original certificat d'origine ; (pour le ciment elle n'est pas obligatoire)
- Original certificat de conformité ; (pour le ciment n'est pas obligatoire)
- Certificat de contrôle qualité (pas obligatoire) ; (pour le ciment ce n'est pas obligatoire)
- Liste de colisage ; (pour le ciment ce n'est pas obligatoire)
- Fiche technique ;
- Certificat d'analyse ;

❖ **A l'arrivée du bateau au port :**

Le 30/ 05/ 2015, Un bateau portant le nom XXXX a accosté au port de Bejaia. La compagnie maritime informe le client que trois conteneurs (TC) en son nom, sont à bord de ce navire et lui faxant un avis d'arrivée (**Annexe N°11**) pour qu'il commence les formalités qui s'y rapporte.

Le 31/05/2015, un des agents de l'agence transit se rend au niveau de la compagnie maritime pour effectuer l'opération d'échange. Cette opération consiste à présenter le connaissance original (communément appelé B/L) (**Annexe N°12**) avec un chèque du montant de l'avis d'arrivée et un autre chèque de caution. Celui-ci est réservé en cas d'endommagement du conteneur, cette compagnie à son tour, lui délivre un « Bon à délivrer » (**Annexe N°13**) sans lequel le client ou le mandataire ne pourra pas poursuivre les démarches au niveau du port.

En parallèle, dès que le dossier est complet, le transitaire doit passer par les différents services douaniers et suivre tout un circuit pour l'établissement de la déclaration et l'obtention du « Bon à enlever » (**Annexe N°14**).

4.2. Le circuit de la déclaration

4.2.1. Etablissement de déclaration

Le déclarant se rend au niveau du port pour saisir dans le service douanier dit « salle de saisie », et ce pour établir la déclaration en détail, en remplissant les quatre masques du Système Informatique de Gestion de l'Administration Douanière(SIGAD).

Cette opération permet au déclarant de vérifier doublement les informations données pour éviter les erreurs tout en sachant que la plus petite erreur est sanctionnée d'une amende de 15 000 DA. Et pour cela, le déclarant se sert de la grille de saisie(**Annexe N°15**)et de la déclaration des éléments de la valeur (DEV) (**Annexe N°16**) qui est conçue pour donner les éléments permettant à l'agent de saisie de remplir les masques du SIGAD. Elle mentionne aussi sur l'espèce et la position tarifaire de la marchandise. Dans notre cas, il s'agit bien de matériaux de construction dont la position tarifaire est 25232900.

Cette opération permet aussi d'attribuer un numéro à la déclaration pour qu'on puisse la reconnaître. Le numéro affecté à notre déclaration est 2014-XXXXXX, validée le 31 /05/2015 à 14h02.

Une fois la saisie faite, le déclarant procède à la validation de la déclaration et à son impression. Celle-ci sera signée et revêtue du cachet du transitaire.

Il est à signaler que le délai légal pour la réalisation de cette opération est de 21 jours à partir de la date de l'arrivée de la marchandise.

4.2.2. Recevabilité et enregistrement de la déclaration

Une fois la déclaration validée, le déclarant dépose cette déclaration au service de dépôt avec les autres documents du dossier de douane après l'avoir imprimée, signée et cachetée. La déclaration doit passer par chacun de ces services, le premier pour y être déposée, le second pour l'enregistrée et lui affecter un numéro qui permet de la reconnaître 2015-009641 et elle est établie le 31/05/18 à 14h02 sous la position tarifaires 25232900.

Une fois l'enregistrement de la déclaration est validé l'agent transit établie la déclaration en 04 exemplaire rouge, jaune, vert et bleu et il obtient le circuit de la visite qui est un circuit rouge et il passe à la vérification de la déclaration.

4.2.3. La vérification de la déclaration

Cette opération se fait au niveau de l'inspection principale aux contrôles des opérations commerciales (IPCOC) par la méthode de cotation aléatoire informatisée qui désigne

directement l'inspecteur liquidateur. L'inspecteur liquidateur effectue deux contrôles qui sont :

- ❖ La vérification sur pièces (documents) : l'inspecteur doit vérifier les documents avant la liquidation du dossier ;
- ❖ La vérification sur place (physique) : une fois la déclaration authentifiée conforme, l'inspecteur fait la visite de la cargaison sur les lieux de l'entreposage pour certifier la conformité des « ciment » par rapport à la description sur le document. La vérification peut porter sur la totalité ou une partie des marchandises, par prélèvement d'échantillon et en présence du déclarant.

Dès que les opérations d'enregistrement et de vérification sont achevées, on passe à la liquidation et acquittement des droits et taxes.

4.2.4. Liquidation et acquittement des droits et taxes :

L'article 103 du code des douanes stipule que les droits et taxes que le déclarant s'est acquitté auprès de la caisse sont ceux en vigueur au jour de l'enregistrement de la déclaration dans cette opération, le déclarant doit procéder au paiement des droits et taxes dues à l'importation de ciment, dès que l'inspecteur lui délivre une quittance qui contient le montant total des droits et taxes à payer auprès de la caisse à la recette des douanes.

Le montant des droits et taxes à acquitter est calculé comme suit :

- ✓ **Le prix global de ciment en EURO : 812957100;**
 - Le taux de change le jour de l'enregistrement 99632 10EURO ;
 - Taux de droit de douanes (DD) 0 % ;(le taux de droit de douanes est égale a 0% parce que c'est un produit stratégique)
 - Taux TVA : 17 % ;

- ✓ **Valeur en douanes (VD) = prix global en devise × taux de change**

$$VD = 812\,957\,100 \times 99\,632\,10$$

$$VD = 809\,966\,215 \text{ DA.}$$

- ✓ **Les droits de douanes (DD):**

$$DD = VD \times \text{taux DD}$$

$$DD = 809\,966\,215 \times 0\%$$

$$DD = 0 \text{ DA.}$$

- ✓ **La TVA :**

$$TVA = (VD + DD) \times \text{taux TVA}$$

$$\text{TVA} = (809\,966\,215 + 0) \times 17\%$$

$$\text{TVA} = 137\,694\,300 \text{ DA.}$$

Le produit est d'origine européenne donc l'entreprise importatrice a bénéficié des tarifs et accords préférentielle par lequel le droit de douane égal à zéro.

- ✓ **RUS** 205 00 DA.
- ✓ **RPS** = 200.00 DA.

En plus des droits et taxes exigibles l'entreprise doit aussi payer des frais qui concerne la durée de la connection du système ainsi que l'achat de la déclaration (RPS ; RUS) qui fait le total 40500DA

Donc le montant total de douane de la société importatrice qui s'affiche sur le D10 qui est :

$$\text{Montant total} = \text{DD} + \text{TVA} + \text{RUS} + \text{RPS}$$

$$\text{Montant total} = 0 + 137\,694\,300 + 20500 + 20000$$

$$\text{Montant total des droits et taxes} = 137\,734\,800 \text{ DA}$$

Le transitaire informe son client de ce montant et ce dernier remet un chèque à l'ordre de Monsieur le receveur des douanes de Bejaia.

Une fois les droits et taxes payés, l'agent transit récupère le « bon à enlever » (**Annexe N°14**) qui est délivré par la brigade commerciale, après vérification de la déclaration sur le système SIGAD que les droits et taxes sont acquittés.

4-2-5-Enlèvement des marchandises :

Avec la délivrance du bon à enlever (Annexe N°14), le client peut prendre possession de sa marchandise. Mais pour qu'enfin les agents de transit puissent effectuer l'opération d'enlèvement de la marchandise « ciment», ils doivent préparer trois dossiers qui seront déposés dans les différents services.

✓ **Dossier d'apurement :**

Ce dossier contient les documents suivants :

- D10 original ;
- Bon à enlever original ;
- Copie connaissance ;
- Bon à délivrer original ;
- Copie facture domiciliée.

✓ **Dossier scanné** : il contient les documents suivants :

- Copie connaissance ;
- Copie de la facture ;
- Copie D10 (déclaration) ;
- Copie de bon à enlever.

✓ **Dossier de sortie (portail)** :

Ce dossier comporte les documents suivants :

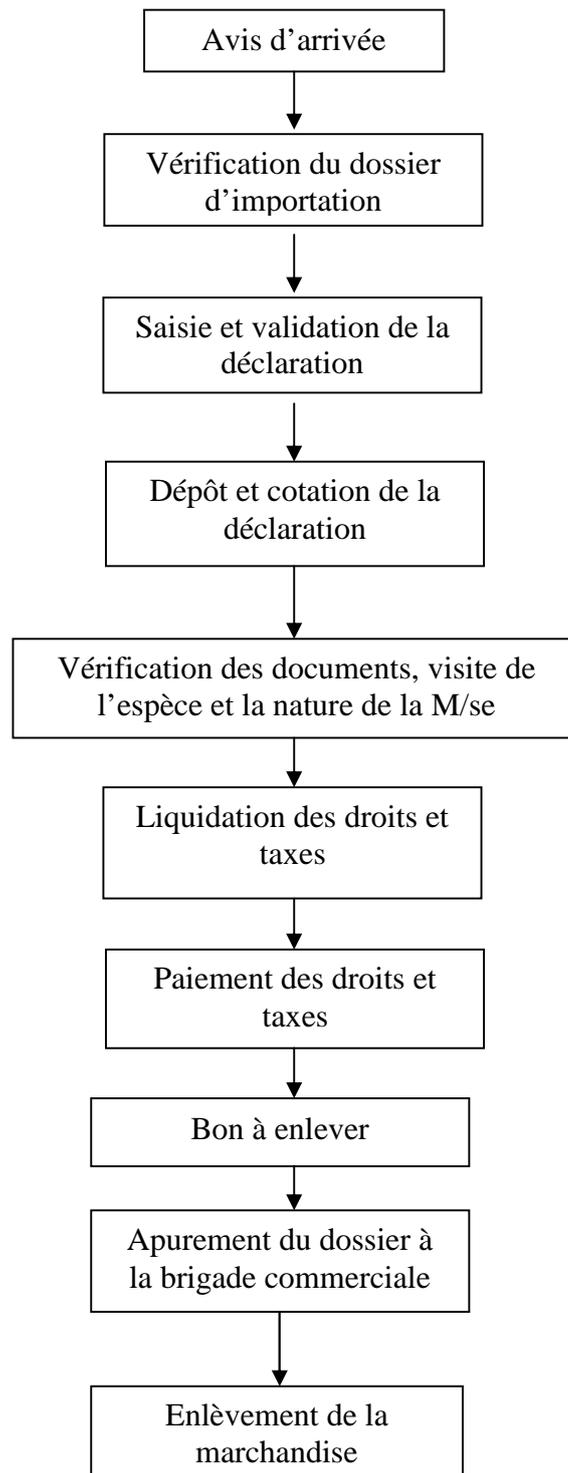
- Copie connaissance ;
- Copie des factures EPB;
- Copie D10 ;
- Copie du bon à enlever.

Ce service doit vérifier les marchandises et s'assurer que c'est la bonne marchandise qui sort du port.

C'est à ce moment que l'importateur prend possession de sa marchandise « ciment »

A la fin de ces opérations, le transitaire XXX récupère les différentes factures auprès de, l'EPB pour préparer sa propre facture en tant que prestataire de cette procédure de dédouane.

Schéma N°05 : L'enlèvement de la marchandise « ciment » :



Source : établie par nous même

Conclusion :

Pour résumer ce chapitre, nous dirons que le port est un outil privilégié de développements économiques d'un pays.

En effet, l'activité portuaire nécessite une adaptation continue aux exigences induites par la constate de l'évolution technologique, s'est pour cela que l'entreprise portuaire de Bejaia s'est inscrit dans une logique international et parmi les axes ou les perspectives stratégique sur les qu'elles elle s'appuis sont le développement des infrastructures et la modernisation des équipements portuaire qui lui permet de faire face à un trafic croissant, de la manière la plus remarquable qui soit, et encore la mise en place des terminaux spécialisés.

Il convient de souligner que le port de Bejaia est un port très dynamique, c'est pour cela qu'il est classé parmi les premiers ports Algériens. Et en matière de sécurité le port à engagé des efforts pour se conformer aux nouvelles exigences édictées par l'OMI. Ainsi le port de Bejaia est un port en Algérie pour la mise en œuvre du système d'échange des données informatisées.

On conclue qu'après avoir vu le mode de déroulement des importations au sein de L'EPB (Section de Gestion des Opération des Navires) on a pu améliorer notre cas pratique en détaillant l'analyse statistique de l'importation des matériaux de construction durant 2003 jusqu'à 2014 ; on a essaye de mettre nous connaissances théoriques ce qui nous as énormément aidé sur le fait d'approfondir notre savoir dans ce domaine.

Conclusion générale

L'économie nationale connaît depuis quelques années une plus grande ouverture sur l'économie mondiale, notamment à travers l'évolution du volume de ses échanges commerciaux. Non seulement les exportations ont augmenté en volume et en valeur, mais également les importations ont connu une forte croissance ces dernières années. Cependant, le plus intéressant indicateur est celui de la structure des importations. Mais l'Algérie est toujours loin de l'instauration d'une véritable économie convaincante.

La conduite et la gestion des opérations d'importations et d'exportation sont primordiales et aucune n'a plus ou moins d'importance par rapport à l'autre mais elles sont complémentaires.

Tout d'abord le point de départ pour bien conduire une importation internationale consiste à bien négocier et rédiger le contrat commercial. Pour ce faire, l'opérateur doit disposer d'une banque de données techniques et commerciales sur les opérations similaires à travers le monde.

Echouer ses importations peut être à n'importe quelle étape de la chaîne d'importation, donc dans chaque opération d'importation l'entreprise doit s'assurer d'une logistique qui suit directement la démarche d'achat qui permet de réduire les coûts d'approvisionnement et de formuler des offres compétitives en terme de prix et de service et d'utiliser des moyens de paiement pour ne pas freiner l'échange (transactions financières) et de rendre compatible le langage du fournisseur et de client (le change monétaire).

L'existence des fournisseurs et des clients dans des zones géographiquement distinctes suppose souvent des moyens de transactions différentes et l'existence de frontières (éloignement) entre les opérateurs.

Néanmoins les entreprises n'ont pas généralement les moyens matériels et financiers d'organiser elles-mêmes le transport des marchandises ainsi que toutes les étapes à suivre à une opération d'importation comme le dédouanement, l'assurance et le stockage.

L'administration des douanes joue un rôle très important dans l'organisation du commerce extérieur, à mettre en place des mesures de facilitation dans les procédures de dédouanement qui se sont avérées très efficaces mais les exigences du commerce international et les changements qui s'effectuent dans les politiques des pays entraînent toujours des réformes dans les politiques douaniers.

Au terme de notre travail, nous avons découvert que dédouaner une marchandise, c'est suivre une procédure structurée en trois phases chronologiques :

- La déclaration de la marchandise, acte juridique pendant lequel le déclarant indique le régime douanier assigné à la marchandise et les éléments requis pour les applications des droits et taxes et les besoins du contrôle douanier.
- La vérification de la marchandise qui englobe toutes les mesures légales et réglementaires prises par la douane pour s'assurer que la déclaration est correctement établie et que les marchandises sont conformes aux indications figurant sur la déclaration et sur les documents.
- La liquidation, acquittement des droits et taxes et l'enlèvement de la marchandise

Et aussi pour les importations nous avons constaté que le port de Bejaia utilise les nouvelles technologies telles que le réseau informatique pour faciliter la communication avec ses fournisseurs étrangers et son principe en termes de choix des fournisseurs est : la qualité, les prix et le temps.

Malgré l'encouragement de l'économie algérienne à l'utilisation de la production locale, cette dernière reste toujours insuffisante pour satisfaire la demande nationale en termes de matériaux de construction. A cet effet, les importations algériennes de ce type de produit ont connu une augmentation durant ces dernières années malgré les obstacles qu'elles trouvent lors de déroulement de l'opération comme :

-le manque de coordination entre les services. Sur le terrain, actuellement malgré les facilitations qui sont présentes, on voit souvent la lenteur des opérations de dédouanement se qui influe sur le blocage des opérations commerciales.

-A l'arrivée du navire, l'importateur ne trouve pas la quantité exacte de la marchandise qu'il a demandée.

-le prix peut augmenter ou baisser selon le marché local et selon la bourse et bien sur selon l'offre et la demande et la durée d'arrivée du navire.

-Des temps de chargement et déchargement et d'attente en rade et de séjours au quai est fortement élevée.

-Des ports saturés compte tenu de l'insuffisance des moyens de stockage à proximité des ports.

L'Algérie reste contrainte de faire recours à l'importation du moment où la production locale ne peut pas répondre aux besoins en termes de matériaux de construction, le ciment figure parmi les produits les plus demandés suivie par le fer et le bois.

Néanmoins, selon les dernières déclarations du ministre du commerce, l'Algérie devrait cesser d'importer les matériaux de construction et plus particulièrement le ciment d'ici 3 à 4 ans et cela grâce au renforcement de ses capacités de production.¹

Aussi pour mieux protéger et sécuriser l'activité d'importation des matériaux de construction, l'Algérie a essayé de mettre des étapes à suivre pour réussir et des techniques et mesures pour faciliter et dynamiser cette opération comme :

- Remplir et disposer les documents et payer la taxe sur opération d'importation auprès des impôts.
- Payer les droits de douane pour recevoir la marchandise.
- Importer des moyens pour le contrôle des marchandises telles que les scanner au lieu de la visite manuelle.
- Mettre en place des mécanismes opérationnels au niveau de tous les circuits du transport (client, banque, douane) il s'agit notamment de simplifier la formalité administrative
- La rapidité des opérations de transite portuaire doit s'accompagner de celles des opérations d'enlèvement et de dégagement des espaces portuaire.
- Acquérir des matériels modernes de manutention (grus ou chariots élévateurs) pour faire face a l'évolution du trafic des marchandises
- Penser à trouver un moyen de communication entre les services pour réduire les problèmes de coordination.

Le port de Bejaia étant un atout majeur pour le développement économique de l'Algérie et pour son potentiel d'attraction d'investissements étranger directs, la rationalisation de son fonctionnement et l'augmentation de ses performances en matière de transite et de trafic de marchandises pourraient avoir des retombées positives sur l'économie Algérienne dans son ensemble, augmentant ainsi l'attractivité du pays apurés des investisseurs internationaux.

Dans une telle vision, la politique portuaire à développer doit privilégier la recherche continue de la satisfaction du client aussi bien le chargeur, l'armateur que pour les auxiliaires de transport maritimes qui sont les consignataires et les transitaires.

¹Ministère du commercealgerdz, In : [www. Min commerce. gov .dz](http://www.Mincommerce.gov.dz).

Bibliographie :

I. Ouvrage :

- ✚ BENAMMAR .J.M , « Technique de commerce international ».Ed , TECHNIPLUS, France,1995
- ✚ CATHRINE TUELE-MARTINE-la douane instrument de stratégie international. Economica 1995 Paris.
- ✚ CHEVALIER.D, « Credit documentaire une sécurité de paiement toujours très appréciée».LE MOCI n°1385,Paris,1999
- ✚ F.Colb, La logistique, Edition Entreprise moderne ,1972.
- ✚ IDIR KSOURI, édition grand Algérie livre 2006
- ✚ Luc Bernet- Rollonde « principes de technique bancaire », édition Dunod, Paris, 1995 p 129,138
- ✚ K.CHRIT « Les crédits documentaires », grand Alger ,2^{ème} édition, 2007.
- ✚ LEGRAND.G etMARTINI. H, « Management des opérations de commerce international ».Ed.DUNOD, Paris,2003
- ✚ Phillipe Verhille, les échanges internationaux, édition Ellipses, paris, 1995.
- ✚ PROFESSEUR JACQUET ; « Les cours des contrats du commerce international », Institut de Hautes Etudes Internationales, Genève.
- ✚ Sylvie .G, commerce international guide pratique ,6^{ème} édition, Ed lexisnexis litec, Paris, 2005.

II. Mémoires, rapports de stage :

- ✚ ADOUR.F: le financement des importations, école supérieure de banque, 2008.
- ✚ (EPB).Mémoire de fin d'étude ; management et gestion des entreprises
- ✚ BARKAT Z et AKKACHE S (2006/2007) Dédouanement des marchandises cas procédures douanières à l'importation au port de Bejaia.
- ✚ BENSEGHIR R, BOUARICHE N, BOUCHERBA Y .(2012/2013).L'étude et évaluation des opérations d'importation d'un produit cas EPB et TRANSIT.
- ✚ BESSA Adel, processus d'une opération d'importation, ESIG, promotion 2008,
- ✚ TIMERRIDJINE D et ZIANI K. (2007/2008). Le financement des opérations du commerce extérieur cas réalisation d'une opération d'importation

III. Rapport :

- ✚ Rapport Générale sur le commerce extérieure CNIS-2014

IV. Documents administratifs

- ✚ Document de l'EPB
- ✚ Document interne de la direction générale des douanes ministre des finances
- ✚ Document interne de banque CPA, opcit, p6, 7.
- ✚ Document interne de la banque CPA : journée d'étude CPA/fillère SOGEPOR,2005, Alger, 6,7.

V. Sites internet

- ✚ www.caisse-épargne.fr/asp/model2
- ✚ www.planet-expert.com/fr/pays/algerie/procedures- douaniers-a l-import
- ✚ www.bejaiamed.com
- ✚ www.douane.dz/cnis/stat/
- ✚ www.douane.org
- ✚ www.marine-marchande.net
- ✚ www.mincommerce.gov.dz
- ✚ www.mincommerc.com/importation.pdf
- ✚ www.portdebéjaia.dz
- ✚ www.statcnis.dz

Acconage : Manutention navire quai entrepôt

Acconage : L'approche du navire au quai

Assurance : c'est un service qui fournit une prestation lors de la survenance d'un événement incertain et aléatoire souvent appelé "risque". La prestation, généralement financière, peut être destinée à un individu, une association ou une entreprise, en échange de la perception d'une cotisation ou prime.

Armateur : le propriétaire du navire ou le locataire

Arrimage : Chargement et arrangement des marchandises dans les cales d'un navire.

Bon a delivrer : Document remis par l'agent consignataire à la place du connaissement pour les formalités d'enlèvement. Le bon à délivrer peut être aussi le cachet apposé par l'agent maritime sur le connaissement, prouvant que le détenteur est en règle avec l'agent maritime.

Bon à enlever : Document présenté par le client au douanier de la zone pour procéder à l'enlèvement. Il donne une description de la marchandise avec toutes les références : marques, nombre de colis, nature et autres éléments nécessaires au dédouanement, et sert à récoler les colis. Après vérification, le douanier donne un visa pour la porte de sortie.

Bulletin de la livraison: Document que remet le pointeur livreur à l'importateur après que celui-ci a terminé toute la procédure d'enlèvement.

Cabotage : Navigation à faible distance des côtes et de port en port. Transport routière de marchandise, de ville à ville, dans un même pays

Cale : Espace d'un navire destiné a recevoir la cargaison.

Cargaison : Ensemble des marchandises et de produit transportés par un navire.

Cargo : Navire à vaste cale destiné au transport de grandes quantités de marchandises.

Charte partie : C'est un écrit constatant l'existence d'un contrat d'affrètement. C'est donc un contrat de location de tout ou d'une partie d'un navire pour un voyage déterminé (affrètement total ou partiel).

Commerce international : Domaine d'activité lié à l'achat, a la vente ou à l'échange des produit entre pays.

Connaissement : Preuve du contrat de transport en vertu duquel un transporteur en la personne du capitaine (ou d'une autre personne autorisée à cet effet : l'agent) reconnaît avoir reçu à bord une marchandise qu'il s'engage à transporter d'un port à un autre moyennant un prix déterminé dénommé fret. C'est un reçu de la marchandise et également un titre de propriété. Certains connaissements sont endossables.

CRM : intégration de la signature électronique et de très nombreux amélioration fonctionnelle.

CFR (Cost and freight) maritime : est un incoterm qui signifie que le vendeur paye le transport jusqu'au port d'embarquement, ainsi que le chargement et le transport maritime, l'acheteur paye l'assurance et le transport des marchandises du port d'arrivé à son usine. Le transfert de risque à lieu quand les Marchandises sont chargées à bord du bateau donc au port d'embarquement.

CIF : Cost, Insurance, Freight "Destination" Terme similaire au CFR avec obligation de fournir une assurance maritime par le vendeur contre les risques de perte, dommages en cours de transport maritime. Il s'agit d'une assurance du FPA (Franche d'Avarie Particulière) sur la valeur CIF+10 %, obligation minimum du vendeur. C'est le vendeur qui paye l'assurance, mais la marchandise voyage aux risques et périls de l'acheteur. Le transfert de responsabilité se fait au bastingage (voir FOB).

CIP : Carriage & Insurance Paid To "Destination" Identique au CPT, avec une assurance obligatoire pour le vendeur (avarie, perte, dommages). L'étendue de l'assurance est libre et négociée entre l'acheteur et le vendeur. Celui-ci conclut le contrat de transport, paye le transport et la prime d'assurance.

CPT : Carriage Paid To "Destination" Le transport est convenu à la charge du vendeur jusqu'à un point défini. Le transport et les risques sont transférés dès la remise au premier l'orsqu'il délivre les marchandises chez le transporteur désigné par l'acheteur, au point convenu. S'il n'existe pas de point convenu, le lieu de délivrance est laissé au vendeur. Le transfert de risques, frais et dommages intervient quand le transporteur prend en charge la marchandise. S'il s'agit de camion complet, de wagon, le chargement/déchargement est pris en charge réciproquement par le vendeur puis par l'acheteur.

Dédouanement : à l'importation consiste, dans la plupart des cas, à acquitter les droits de douane et la TVA. Pour les produits soumis à des réglementations particulières comme les normes, les formalités sanitaires ou phytosanitaires, des contrôles peuvent être effectués sur le respect de ces réglementations, à l'exportation, le dédouanement permet, dans la majorité des cas, d'ouvrir le droit à exonération de la TVA. De même qu'à l'importation, des contrôles peuvent être faits sur le respect de certaines réglementations, comme les biens à double usage, les biens culturels.

Développement : Economie, création d'industries, de services et d'échange commerciaux dans un pays ou une région.

Embarquement : montée ou mise à bord de quelque'un ou d'un véhicule .

Entreposage : Commerce dépôt et stockage (de marchandises) dans un entrepôt.

Exportateur : Commerce Professionnel qui fait de l'exportation.

ETA : (Estimated Time of Arrival) Estimation de l'heure d'arrivée d'un navire.

FOB (Free on board) maritime :

Le vendeur fait le dédouanement export, le post acheminement au bateau et le chargement sur le navire, l'acheteur choisit le bateau et paye le transport, le transfert des risques et des frais se fait lorsque le bateau est chargé et prêt à partir.

Hydrocarbure : Comme des produits pétroliers, le gaz, les carburants

Importateur : Qui induit (des biens ou des personnes sur un territoire) par contrat, à des fins économiques .

Logistique : Ensemble de méthodes et de moyens relatifs à l'organisation d'un service, d'une entreprise, etc., et comprenant les manutentions, les transports, les conditionnements et parfois les approvisionnements.

Incoterms : C'est un ensemble de règles internationales mises en place par la CCI (Chambre de commerce internationale), pour une interprétation uniforme et harmonieuse de termes commerciaux.

Ils permettent de répartir clairement les coûts et les risques entre l'acheteur et le vendeur lors de la conclusion et de la réalisation d'un contrat de vente à l'international.

Infrastructure : Ensemble des équipements nécessaires à une activité (économique ou sociale)

Manifeste : C'est un récapitulatif de tous les connaissements de toutes les marchandises embarquées de tous les ports d'escale

Navire : Construction flottante qui sert ou peut servir exclusivement ou partiellement à la navigation maritime .

Pilotage : Opération qui consiste pour les ports concernés à conduire les opérations de manœuvre à l'entrée et à la sortie du port.

Quai : Ouvrage composée d'un ou de plusieurs face d'accostage de navire ainsi que d'un espace d'opérations pour le transbordement ou le chargement et le déchargement des marchandises.

Rade : C'est un espace géographique aménager en mer, où mouillent les navires .

Remorquage : C'est le fait de trainer les navires avec des engins de tirage pour un accostage dans les meilleures conditions

Stockage : c'est l'action de stocker, de mettre en stock

Trafic : Transport, fréquence du mouvement (des personne des marchandises ou des véhicules) sur une voie .

Transite : Qui fait escale dans le port , que ca soit des marchandise ou des personne .

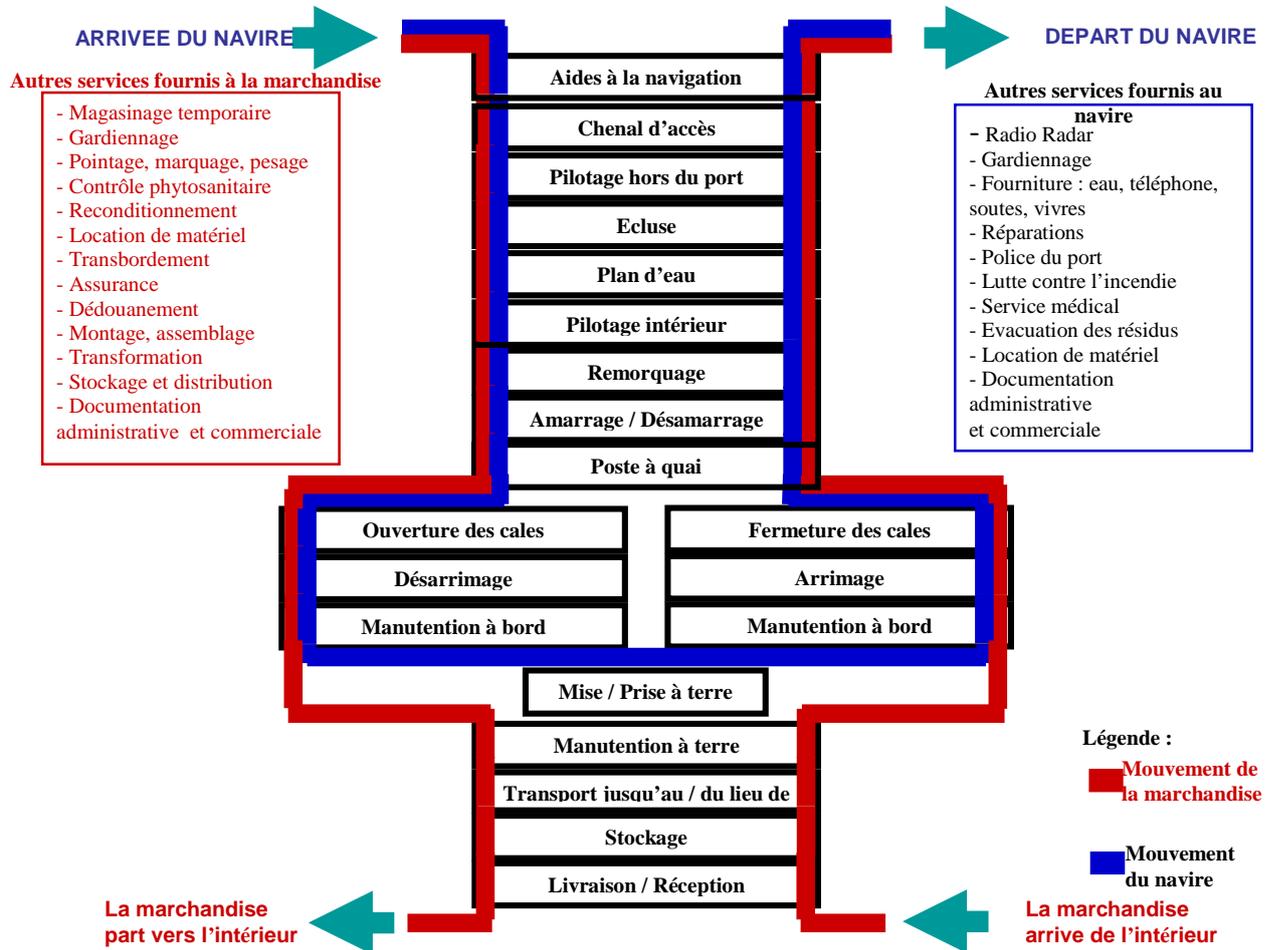
Terminal : Ensemble des installations de port localisé sur un site excluant les eaux navigable .

Transbordement : C'est le changement des moyens de transport d'une cargaison ou d'un chargement.

Vrac : Dans la marine signifie en tas et sans être arrimé. Dans le commerce au détail et selon la qualité désirée.

Annexe N° 01

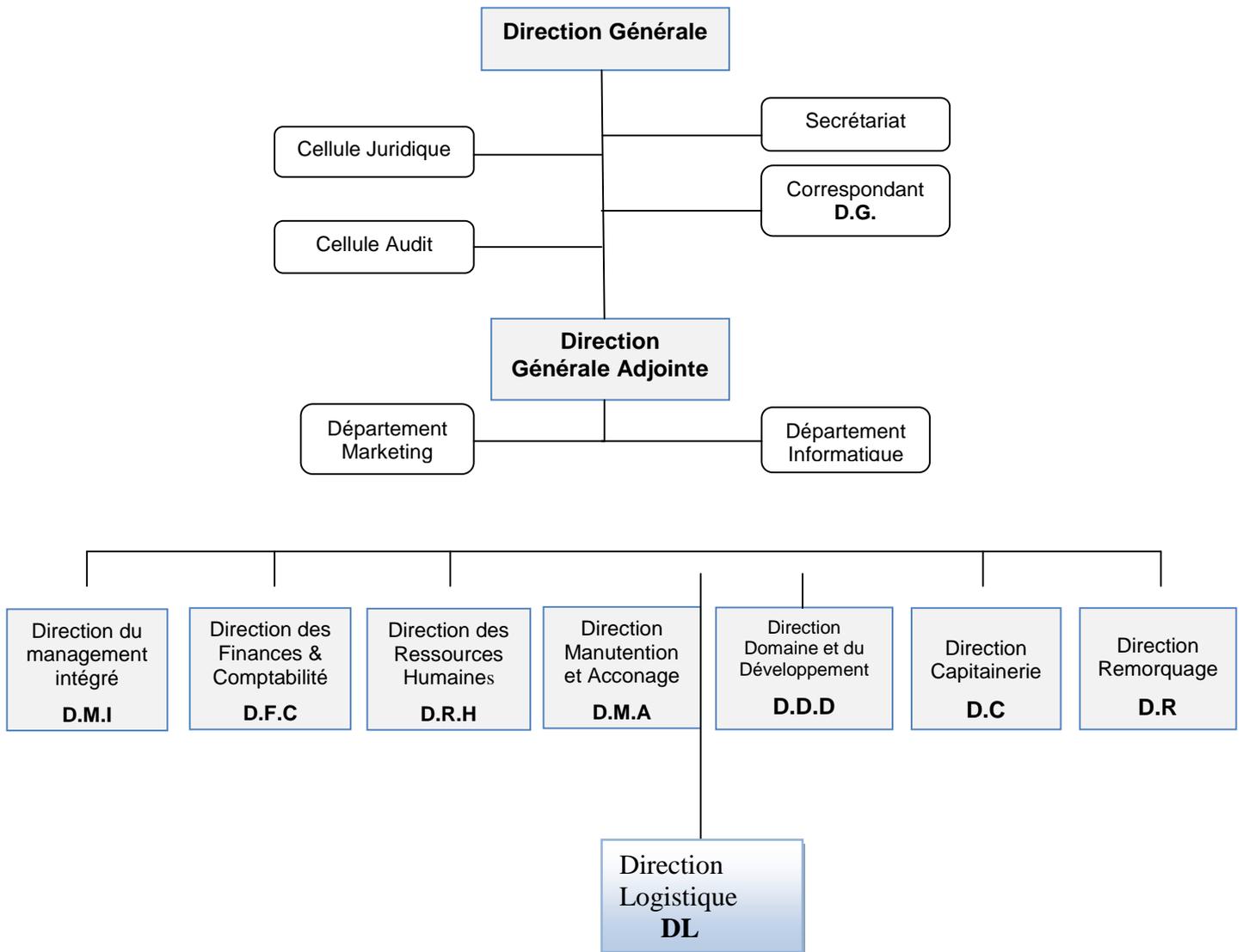
Processus d'acheminement d'un navire



Source : document interne de l'EPB.

Annexe N° 02 :

Diagramme générale de l'entreprise portuaire de Bejaia



Source : document interne de EPB

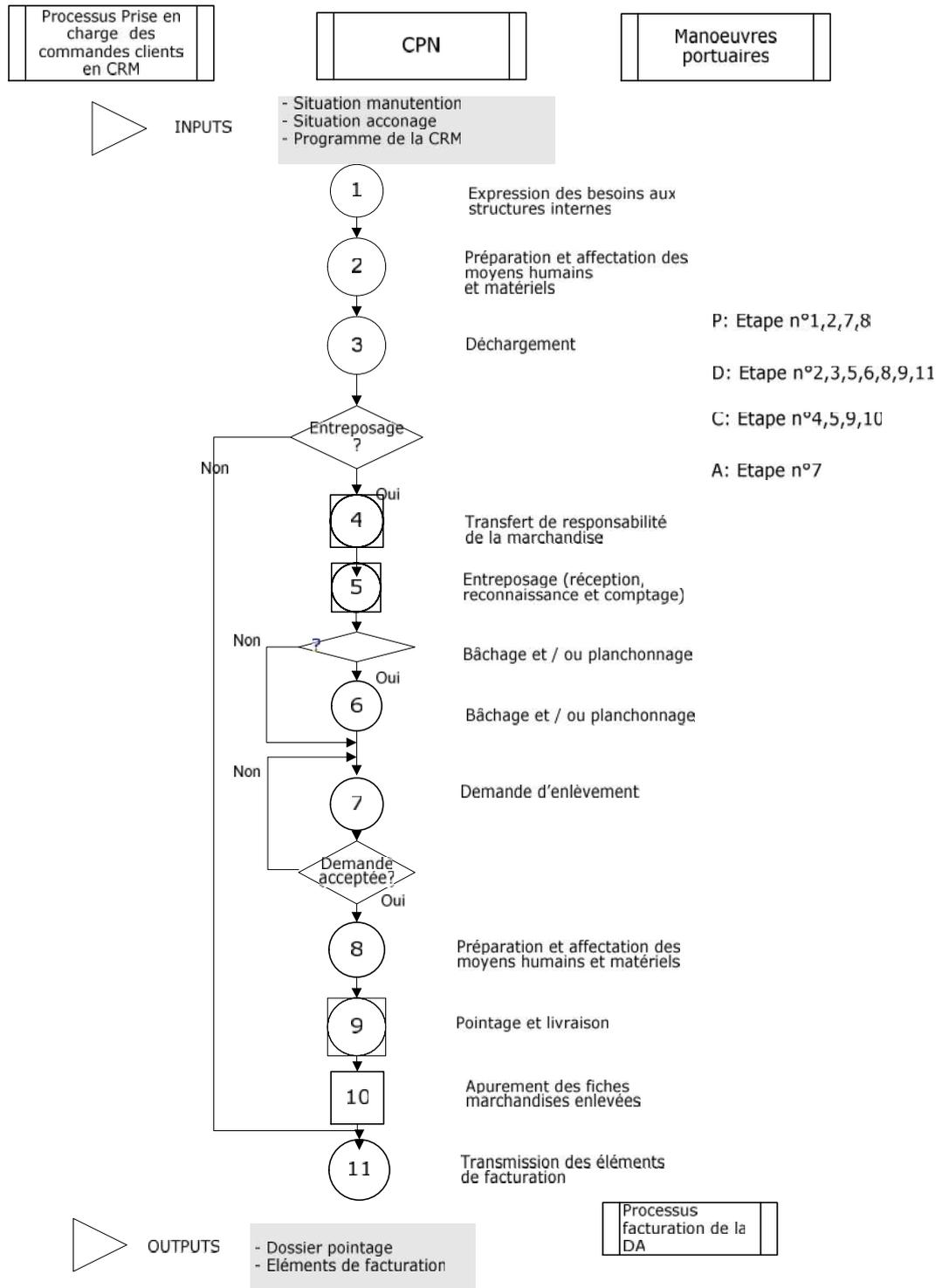
Annexe N°03 :

Les procédures de l'importation des matériaux de construction au niveaux de l'EPB

Pilote :
Directeur Acconage

Objectif : Participer au déchargement, transférer, entreposer, garder et livrer les marchandises dans des conditions de sécurité et les délais les plus réduits

Indicateur :
- Rendement = Tonnage/Equipe/Shift
- Taux d'avarie



Source 2007-2014 Entreprise portuaire de Bejaia

Table des matières

Liste des abréviations

Liste des tableaux

Liste des figures

Introduction générale..... 01

Chapitre I : Généralité sur les importations et le dédouanement de marchandise..... 04

Introduction 04

1. Généralités sur les importations et les modalités de paiement d'une opération d'importation..... 04

1.1. Généralités sur les importations 04

1.1.1. Définition de l'importation..... 04

1.1.2. Les critères qu'un importateur doit accomplir 04

1.1.3. La Recherche de l'information internationale..... 05

1.1.4. L'activité d'importation (démarches et outils)..... 06

1.1.5. Les acteurs de l'opération d'importation 07

1.2. Les modalités de paiement d'une opération d'importation 08

1.2.1. L'encaissement simple 08

1.2.2. La remise documentaire (rem doc)..... 10

1.2.3. Le crédit documentaire 13

1.3. Les documents du commerce international 15

1.3.1. Les documents de prix (commerciaux) 16

1.3.2. Les documents d'assurance	17
1.3.3. Les documents douaniers	17
1.3.4. Les documents de transport	17
2. Les intervenants dans la chaine d'importation	18
2.1. Les opérateurs économiques	18
2.1.1. L'importateur	18
2.1.2. L'exportateur	18
2.2. Les intervenants autres que les opérateurs	19
2.2.1. La douane	19
2.2.2. Le transitaire.....	19
2.2.3. Les banque.....	20
2.2.4. Le transporteur	20
2.2.5. Les assurances	20
2.3. Les agents intermédiaires	20
2.3.1. Le chargeur.....	20
2.3.2. L'acconier.....	21
2.3.3. Le consignataire	21
2.3.4. Le commissaire d'avaries	21
2.3.5. Le courtier maritime.....	22
3. Généralités sur la douane et les régimes douaniers économiques	23
3.1. La douane	23
3.1.1. Définition de la douane	23
3.1.2. Fonctionnement de la douane.....	23

3.1.3. Missions et rôle de la douane	24
3.1.4. Les instruments de la douane	24
3.2. Les régimes douaniers économiques	25
3.2.1. Définition des régimes douaniers économiques	25
3.2.2. Les avantages des régimes douaniers économiques.....	26
3.2.3. Condition d’octroi les régimes douaniers économiques	26
3.2.4. Caractères généraux dans les régimes douaniers économiques	27
3.2.5. Les phases d’obtention d’un régime douanier.....	27
3.2.6. Les différents types des régimes douaniers économiques.....	29
4. Les procédures d’importations et le de dédouanement d’une marchandise	29
4.1. Définition des procédures d’importation.....	29
4.2. Les procédures et/ ou les étapes d’importation	29
4.2.1. Avant d’importer	30
4.2.2. Au cours de l’importation	30
4.2.3. Les procédures de dédouanement de la marchandise.....	31
4.3.1. La déclaration des marchandises	31
Conclusion.....	34
Chapitre II : Les importations des matériaux de construction en Algérie	36
Introduction	36
1. L’évolution du commerce extérieur de l’Algérie.....	36
1.1. Les échanges extérieurs de l’Algérie	37
1.1.1. Structure des échanges extérieurs de l’Algérie	38
1.1.2. Principaux partenaires du commerce extérieur de l’Algérie durant l’année 2013	42

1.1.3. Evolution du classement des dix premiers clients de l'Algérie 2010 – 2013	44
1.1.4. Evolution du classement des dix premiers fournisseurs de l'Algérie 2010 – 2013 ..	46
1.1.5. Répartition des importations par mode de financement	47
2. La production nationale des matériaux de construction et les mesures de sa promotion	48
2.1. L'insuffisance de la production nationale en matériaux de construction	48
2-2- Des mesures pour promouvoir l'insuffisance de la production nationale des matériaux de construction	49
2-2-1-Un exemple sur un produit le plus demandé « Ciment »	50
3-Les importations algériennes des matériaux de construction.....	51
3-1- Les matériaux de construction les plus importés en Algérie	51
3-2- L'évolution des importations des matériaux de construction	52
3-3-la comparaison entre la facture et la quantité des importations de matériaux de construction en Algérie	54
4- Les dernières statistiques de l'importation des matériaux de construction et quelques mesures pour contenir leur hausse	56
4-1-Etude des dernières statistiques de l'importation des matériaux de construction	57
4-2- Des mesures pour contenir leur hausse.....	58
Conclusion.....	60
Chapitre III :Etude des procédures d'importation des matériaux de construction au sein de l'EPB.....	61
Introduction.....	61
1. Présentation de l'entreprise portuaire de Bejaia.....	61
1.1. Situation géographique.....	61

1.2. Les points forts et faibles du port de Bejaia	62
1.3. Evolution de l'EPB.....	63
1.3.1. La politique QHSE de l'EPB	64
1.3.2. Missions et activités de l'EPB.....	65
1.3.3. Organisation d'EPB.....	65
1.4. Les infrastructures et les principales acquisitions en matière d'équipement	69
1.5. Marché et Hinterland.....	70
1.5.1. Typologie produit	71
1.5.2. Typologie clients	71
1.5.3 Typologie zone géographique	71
2. Etude statistique des importations des matériaux de construction à l'EPB	71
2.1. Les principaux clients de matériaux de construction au port de Bejaia	72
2.1.1. Principaux client de bois durant la Période du : 01/01/2014 Au 31/12/2014.....	72
2.1.2. Principaux client de ciment durant la Période du : 01/01/2014 Au : 31/12/2014	73
2.1.3. Les principaux clients de fer durant la Période du : 01/01/2014 Au 31/12/2014.....	74
2.2. Les Moyenne d'attente en rade et séjour à quai	76
2.3. L'évolution statistique des principaux trafics des matériaux de construction.....	76
2.3.1. L'évolution de trafic du bois pour la période de 2003 à 2014	77
2.3.2. Évolution de trafic de ciment pour le période de 2003 à 2014	77
2.3.3. Evolution des Trafic de fer pour la période 2003 à 2014.....	78
3. les procédures de l'importation des matériaux de construction et le les intervenants dans le circuit de dédouanement et le dossier à fournir au niveaux de l'EPB	79
3.1. Les procédures de l'importation des matériaux de construction au sein de l'EPB	79
3.1.1. Objet.....	79
3.1.2. Etendue.....	79

3.1.3. Responsabilités.....	80
3.2. Les intervenants dans le circuit de dédouanement et le dossier à fournir.....	84
3.2.1. Les intervenants.....	84
3.2.2. Le dossier pour le dédouanement de la marchandise.....	85
4. les étapes à suivre pour dédouaner la marchandise et le circuit de la déclaration .	87
4.1. Les étapes à suivre pour dédouaner la marchandise.....	87
4.1.1. Contrat.....	87
4.1.2. Mandater un transitaire pour dédouaner la marchandise.....	87
4.1.3. Remise des documents au transitaire.....	88
4.1.4. La constitution des dossiers par l transitaire	88
4.2. Le circuit de la déclaration	90
4.2.1. Etablissement de déclaration.....	90
4.2.2. Recevabilité et enregistrement de la déclaration.....	90
4.2.3. La vérification de la déclaration.....	90
4.2.4. Liquidation et acquittement des droits et taxes	91
4.2.5. Enlèvement des marchandises.....	92
Conclusion.....	95
Conclusion générale.....	96
Bibliographie.....	99

Résumé

Les matériaux de construction représentent une partie importante des échanges commerciaux internationaux vue la demande grandissante de ces matières premières à travers le monde. L'opération d'importation de ces produits destinés aux divers projets de construction nécessite des moyens humains, matériels et financiers importants afin de garantir son bon déroulement et cela notamment au niveau des infrastructures portuaires.

L'Algérie reste toujours incapable de satisfaire la demande nationale des matériaux de construction par la production locale, d'où la nécessité de recourir à l'importation auprès de plusieurs pays. Les procédures liées à cette opération d'importation sont parfois contraignantes suscitent le mécontentement des importateurs.

Notre objectif dans ce travail de recherche consiste de ce fait, à étudier les procédures qu'impliquent les importations des matériaux de construction telle que le dédouanement qui constitue un élément important dans cette opération et cela bien sûr au niveau des ports algériens en prenant le cas de l'entreprise portuaire de Béjaia (EPB) où nous avons effectué un stage pratique afin de donner un cas concret. Ce dernier nous a permis d'énumérer certaines difficultés et obstacles qui ne permettent pas la fluidité des importations des matériaux de construction dans notre pays.

Mots clés : Algérie, dédouanement, importation, Matériaux de construction.

Summary

Building materials are an important part of international trade for the growing demand of these commodities worldwide. The import operation of these products for various construction projects requires human, financial and material resources important to ensure it runs smoothly and that especially at the port infrastructure.

Algeria remains still unable to meet domestic demand of building materials by local production, hence the need to resort to imports from several countries. The procedures for this import operation sometimes binding arouse discontent importers.

Our goal in this research work is therefore to study the procedures implied imports of construction materials such as customs clearance as an important element in this operation and this of course at the Algerian ports taking the case port of Bejaia business (EPB) where we did an internship in order to give a concrete case. This allowed us to list some difficulties and obstacles which prevent the flow of construction materials imports in our country.

Keywords: Algeria, clearance, import, construction materials.

