

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA

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

Département des Sciences Commerciales



Mémoire de fin De cycle

**En vue de l'obtention du diplôme de Master en Sciences
Commerciales**

Option : Finance et Commerce International

Thème

**Le rôle des technologies d'information et de communication
(TIC) dans la facilitation des opérations portuaires à
l'international**

Cas : Bejaia Mediterranean Terminal (BMT)

Réalisé par :

- ❖ ABBAS Nadia
- ❖ AISSOU Tin-hinan

Dirigé par :

Dr. MERZOUG.Slimane

Le membre du jury :

Président : Mr. BOUDRIES. A
Examineur : Mr. ABBACI. A
Rapporteur : Mr. MERZOUG.S

Année universitaire 2016-2017

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA

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

Département des Sciences Commerciales



Mémoire de fin De cycle

**En vue de l'obtention du diplôme de Master en Sciences
Commerciales**

Option : Finance et Commerce International

Thème

**Le rôle des technologies d'information et de communication
(TIC) dans la facilitation des opérations portuaires à
l'international
Cas : Bejaia Mediterranean Terminal (BMT)**

Réalisé par :

- ❖ ABBAS Nadia
- ❖ AISSOU Tin-hinan

Dirigé par :

Dr. MERZOUG.Slimane

Le membre du jury :

Président : Mr. BOUDRIES. A
Examineur : Mr. ABBACI. A
Rapporteur : Mr. MERZOUG.S

Année universitaire 2016-2017

REMERCIEMENT

Nous tenons dans un premier temps à remercier le dieu tout puissant qui nous a donné la force et le courage pour mener à bien ce modeste travail.

Ce mémoire n'aurait jamais pu voir le jour sans le soutiens actif d'un certain nombre de personnes que nous tenons à remercier, toutes celles et ceux qui contribué à la réalisation de ce modeste travail.

*Nos chers parents et nos proches amis(e).
Notre promoteur, en l'occurrence Mr. MERZOUG.S qui nous a inculqué une grande confiance et nous a orienté dans le bon sens quant à l'élaboration de ce travail.*

Notre encadreur Melle OUMAOUCH.Sonia pour son orientation, ses conseils et son aide tout au long de notre stage pratique, et a l'ensemble du personnel de BMT.

A tous nos enseignants qui se sont tellement donnés durant ces cinq ans de formation on nous transmettant ce riche savoir.

Dédicace

A tous ceux qui croient en moi.

Nadia

A mes très chers parents, et à mes frères.

Tin-hinan

Introduction générale

Liste des abréviations

- **AA** : Accord d'Association.
- **ACR** : Accords Commerciaux Régionaux.
- **ALENA** : Accord de Libre-Echange Nord-Américain.
- **APE** : Accords de Partenariat Economique.
- **ASEAN** : Association des Nations de l'Asie du Sud-Est.
- **BM** : Banque Mondiale.
- **CCD** : Conseil de la Coopération Douanière.
- **CCS** : Cargo Community System.
- **CEDEAO** : Communauté Economique des Etats d'Afrique de l'Ouest.
- **CEFACT-ONU** : Centre des Nations Unies pour La Facilitation du Commerce et les Transactions Électroniques.
- **CEE-ONU** : Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies.
- **CNUCED** : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
- **CTMS** : Container Terminal Management System.
- **DCP** : Contrôle de la qualité et de la répression des fraudes
- **DPI** : Droit de Propriété Intellectuelle.
- **EDI** : Echange de Données Informatisées.
- **EDIFACT-ONU**: Echange de Données Informatisées pour l'Administration, le Commerce et le Transport des Nations Unies.
- **EVP** : Equivalent Vingt Pieds.
- **FMI** : Fond Monétaire International.
- **GATT**: General Agreement on Tariffs and Trade.
- **GU** : Guichet Unique.
- **IEPV** : Instrument Européen de Partenariat et de Voisinage.
- **ISO**:International Organization for Standardization
- **NEPAD** : Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique.
- **OCDE** : Organisation de Coopération et de Développement Economiques.
- **OCR** : Optical Character Recognition ou en français Reconnaissance Optique de Caractère.
- **OMC** : Organisation Mondiale du Commerce.
- **OMD** : Organisation Mondiale de Douane.

Introduction générale

- **ONU** : Organisation des Nations Unies.
- **ORD** : Organe de Règlement des Différends.
- **PEV** : Politique Européenne de Voisinage.
- **RDS** : Radio Data System.
- **SIGMA** : Soutien a L'amélioration des Institutions Publiques et des Systèmes de Gestion.
- **SIGAD** : Système Informatique de Gestion Automatisée des Douanes
- **SPA** : Société par Action
- **PDS** : Position Determining System ou en français Système de Détection de Positionnement.
- **TAIEX** : Technical Assitance Information Exchange ou en français Assistance Technique et Echange D'informations.
- **TIC** : Technologie de L'information et de la Communication.
- **UE** : Union Européenne .
- **UNTDDED** : United Nations Trade Data Element Directory
- **UNEDOCS**: United Nations Electronic Trade Documents.

Sommaire

Introduction générale	01
Chapitre 01 : Les défis de la facilitation des échanges	04
I-.Rôle de l'organisation mondiale du commerce dans la facilitation des échanges	04
1-.Définition de l'organisation mondiale du commerce	05
2-. Recommandation de l'organisation mondiale du commerce	05
3-. Rôle de l'organisation mondiale du commerce dans le développement des échanges	07
II-. Les accords de partenariat économique et facilitation des échanges	08
1-. Les types d'accord de partenariat économique	09
2-.Les principaux regroupements régionaux dans le monde	10
3-. Les accords de partenariat économique entre l'Algérie et l'Union Européenne.....	14
III-. Les principales recommandations relatives à l'utilisation des technologies d'information et de communication	21
1-. Les recommandations des organisations internationales en matière de technologie d'information et de communication	21
2-. Les technologies de l'information et de la communication utilisés par les services douaniers.....	28
3-. Le rôle des organisations internationales dans la facilitation des opérations douanières ...	30
Chapitre 02 : Les technologies de l'information et de communication comme support à la facilitation des échanges internationaux	33
I-. Généralités sur les technologies d'information et de communication	33
1.- Définition des technologies de l'information et de la communication	34
2-. Caractéristiques des technologies de l'information et de la communication.....	35
3-. Les différents types des technologies de l'information et de la communication	36
4-. Les opérations douanières	36
II-. Le guichet unique comme solution à la multitude des intervenants dans les enceintes portuaires	38
1-.Définition de guichet unique	38
2-. Les avantages de la mise en place d'un guichet unique	38

Introduction générale

3-.Les différents modèles de guichet unique	41
4-. Déclinaison régionale d'un guichet unique.....	42
III-. Effets des technologies de l'information et de communication sur les opérations douanières et les échanges.....	44
1-.Effets des technologies de l'information et de la communication sur la croissance économique.....	44
2-.Le rôle initiateur des services douaniers dans la mise en place des technologies de l'information et de la communication portuaires	46
3-.Avantages et inconvénients des technologies d'information et de communication.....	48
Chapitre 03 : Les technologies d'information et de communication dans les opérations portuaires cas de BMT	50
I-. Les technologies d'informations et de communication dans le commerce extérieur Algérien	50
1-. Création d'un système d'échange de données informatisées (EDI)	51
2-. Le commerce électronique	56
II-.Les technologies d'information et de communication au sien de BMT ...	59
1-. Présentation de l'organisme d'accueil BMT.....	59
2-. Procédure des opérations maritimes au sien BMT.....	62
3-. La mise en place d'un guichet unique au sien de BMT	68
4-.Le rôle des technologies d'information et de communication dans la facilitation des opérations portuaires de BMT	71
Conclusion Générale.....	84
Bibliographie.....	86

Introduction générale

Pendant ces deux dernières décennies le commerce mondial a connu une évolution remarquable notamment dans le cadre de la notion de mondialisation qui a donné un fort souffle à la libre circulation des facteurs de production entre les pays tels que la main d'œuvre, les capitaux et les nouvelles technologies.

Cette évolution des transactions commerciales internationales est due d'une part à la révolution technologique d'information et de communication (TIC) dans les moyens de transport et d'autre part en vue de satisfaire les besoins économiques de différents pays pour le bien-être de leurs citoyens.

L'essor des technologies de l'information et de la communication est devenu, depuis une dizaine d'années, un enjeu majeur dans les pays en voie de développement pour accompagner, accélérer la modernisation de leurs économies et tenter de combler les écarts qui se creusent avec les pays développés. L'Algérie est particulièrement concernée par cette évolution. Conscientes de cet enjeu, et désireuses de permettre à leur pays de s'engager résolument sur la voie de la société de l'information, les autorités algériennes multiplient les initiatives relatives au développement de l'utilisation des technologies de l'information.

De ce fait, l'usage des TIC dans l'échange d'information entre les différents intervenants dans le commerce international est nécessaire. Et vu l'importance des ports dans le commerce international, qui est une véritable interface et lieu d'articulation entre les différents systèmes de transport, donc il constitue un lieu d'innovation et de développement simultané de TIC à l'exploitation et à la gestion des équipements portuaires, aux professions portuaires pour les traitements documentaires et pour le suivi et la synchronisation des opérations de transport.

Le développement des technologies de l'information représente pour le passage portuaire un enjeu considérable utilisé dans le traitement et la transmission des informations, principalement l'informatique, Internet et les télécommunications. Les TIC apportent de nouvelles formes de circulations de l'information, un partage plus facile des informations dans les opérations portuaires, une diffusion plus rapide de l'information, une communication quasi instantanée. Elles permettent aussi de développer, par le travail coopératif, le partage des compétences et l'esprit d'équipe.

Introduction générale

Enfin, on peut dire les TIC visent à harmoniser et à simplifier les documents et procédures du commerce international, c'est pourquoi les TIC jouent un rôle croissant dans la conception et l'exécution de programmes de modernisation des administrations douanières et autres mesures de facilitation du commerce et des transports, et développement des portails sectoriels et le commerce électronique.

L'objet du thème est de montrer que ces technologies apportent des avantages certains dans le commerce maritime en général et dans le passage portuaire en particulier. En s'intéressant au cas de BMT (filiale de l'EPB), cette étude vise à répondre à la question suivante :

- **Quelles sont les TIC utilisées au sein de BMT ? Et quel est le rôle des TIC dans la facilitation des opérations portuaires ?**

Delà découle certains nombre de question :

- Quelle est l'importance du guichet unique au sein de BMT ?
- Quel est l'impact des technologies d'information et de communication sur la performance de BMT ?

Avant de commencer notre travail, nous avons proposé les hypothèses suivantes, lesquelles on va essayer de vérifier dans ce travail.

Hypothèse 1 : Les TIC ont un impact positif sur les activités portuaires.

Hypothèse 2 : Les TIC pourraient contribuer au développement et à la performance de BMT.

❖ **Le choix du sujet de recherche**

Le choix de notre sujet est porté sur plusieurs raisons, dont les plus importantes peuvent être résumées comme suit : c'est un sujet d'actualité et pertinent à la fois dans la mesure où, à notre connivence, peut d'étude était faite sur ce sujet.

❖ **Outils méthodologiques et la démarche**

Nous tenterons à travers ce modeste travail d'apporter les éléments de réponse aux interrogations posées et de vérifier les hypothèses avancées. Pour ce faire, nous avons entrepris la démarche suivante :

Introduction générale

D'abord une recherche bibliographique et documentaire ayant trait aux différentes notions des TIC et les organisations internationales, les accords de partenariat économiques. Puis nous essayerons d'enrichir notre travail à travers les données collectées au niveau de BMT durant notre stage.

Ainsi on peut résumer les outils méthodologiques comme suite :

- La recherche bibliographique : qui consiste à la collecte de documents, d'ouvrages, de revues, de travaux de recherche, d'actes de séminaires ou colloques en plus de l'exploitation d'articles sur internet.

L'objectif de cette étape est de nous familiariser avec les différents concepts, de mieux comprendre, de cerner la problématique et de dégager la matière nécessaire à la recherche.

- La collecte de données : Elle est primordiale et impérative. Nous essayerons de collecter le maximum de données, d'indicateurs, et d'informations nécessaires en relation avec tous les aspects de notre problématique.

Notre travail se base essentiellement sur un stage pratique d'une durée d'un moi effectué au niveau de l'entreprise Bejaia méditerranéen terminal (BMT).

❖ Plan de mémoire

Pour répondre à notre problématique, nous avons essayé d'organiser notre travail selon le plan suivant :

Nous avons réparti ce travail en trois chapitres. Le premier chapitre est consacré aux défis de la facilitation des échanges. Le deuxième chapitre traite les TIC comme support à la facilitation des échanges internationaux. Et enfin le dernier chapitre sera consacré aux TIC dans les opérations portuaires au sein de BMT.

Chapitre 01

Les défis de la facilitation des échanges

Introduction

La facilitation des échanges revêt une importance cruciale pour réduire les coûts du commerce, qui restent élevés malgré la forte baisse du coût des transports, les progrès des technologies de l'information et de la communication (TIC) et la réduction des obstacles au commerce dans de nombreux pays.

Vu la place importante qu'occupent les TIC dans les mesures de facilitation du commerce qui pourraient être adoptées à l'issue des actuelles négociations à l'OMC sur la facilitation du commerce, l'automatisation douanière est un élément crucial de tout programme de facilitation du commerce. Elle doit faire partie d'un plus large processus impliquant, notamment une simplification et une standardisation des documents et des procédures, un examen de la législation et de la réglementation liées aux TIC, de larges mesures de renforcement des capacités, un accroissement de la coopération et des partenariats avec toutes les parties intéressées.

De ce fait, et vu l'importante place qu'occupe les échanges internationaux dans le développement des économies, nous présenterons dans la première section les éléments de base relatifs à l'organisation mondiale du commerce et son rôle majeur dans la facilitation des échanges.

Dans la deuxième section nous présenterons les accords de partenariats économiques et leurs impacts sur les échanges.

Dans la troisième section nous présenterons les principales recommandations relatives à l'utilisation des TIC.

I.-Rôle de l'organisation mondiale du commerce dans la facilitation des échanges

Derrière chaque organisme international, il y a des raisons et des circonstances qui ont poussé à leur création. Cette dernière est une décision prise généralement par un groupe de pays (souvent les pays développés) afin de faire face à une situation quelconque jugée défavorable pour leurs économies, ou pour prêter un coup de main pour les pays en voie de développement notamment par le financement.

Parmi ces organismes mondiaux, il y a l'OMC comptant parmi les organisations internationales la plus jeune, et qui est considérée comme l'une des organisations les plus influentes à l'échelle planétaire.

1.-Définition de L'organisation mondiale du commerce(OMC)

L'OMC est le seul organisme qui s'occupe des règles régissant le commerce entre les pays, à l'échelle mondiale ou quasi mondiale.

« Né en 1995 à la suite du GATT (General agreement on tariffs and trade), l'OMC a pour objectif de libéraliser le commerce en constituant un cadre pour la négociation des grands accords commerciaux, le règlement des différends, aide les états en développement et assure un lien avec tous les autres organismes internationaux »¹.

La création de cette organisation a pour objectif de constituer l'un des trois piliers de la mondialisation aux côtés du fond monétaire international(FMI) et la banque mondiale(BM) pour la reconstruction et le développement.

2.- Recommandations de l'organisation mondiale du commerce

Les négociations de l'OMC, concernant la facilitation des échanges, portent sur les domaines variés définis à travers un ensemble d'articles² qui sont comme suit:

2-1- Liberté du Transit

Cet article énonce les principaux engagements suivants:

- Le Transit ne devra pas faire l'objet de délais supplémentaires ou de restrictions injustifiées et devra être exempté de droits de douanes, droits de transit et autres frais.
- Les frais comme ceux liés au transport et aux formalités administratives devront être raisonnables (les frais de transport appliqués aux produits transportés sur une même voie devront se faire aux mêmes conditions).
- La clause de la Nation la plus favorisée devra être appliquée aux produits en transit.

2-2- Frais et formalités des importations et exportations

Cet article énonce les principaux engagements suivants:

- Obligation de limiter les frais au montant approximatif du service rendu. Ce service intègre :
 - Formalités consulaires.
 - Quotas sur les importations/exportations de marchandises.

¹Ghislaine Legrand/Hubert Martini, « Commerce international », 3^{ème} édition Dunod, Paris, 2010, page 7.

²Kamel Chehrit, « l'organisation mondiale du commerce », Alger livres éditions, Alger, 2007, page 13.

- Les licences d'importation doivent être simples, transparents et prévisibles afin de ne pas constituer des obstacles au commerce.
- Contrôle des changes.
- Services statistiques.
- Documents et certification.
- Analyses et inspections.
- Interdiction de protection indirecte des produits domestiques ou une taxation des importations et des exportations dans une perspective fiscale.
- Une réduction du nombre et de l'éventail des frais requis qui ne relèvent pas d'une obligation légale.
- Une réduction de la complexité des formalités et une diminution des documents exigés en particulier ceux qui n'ont pas une obligation légale.
- Une obligation de se soumettre à un mécanisme de revue sur requête par une partie contradictoire ou une entité de l'OMC.
- Interdiction d'application d'une amende substantielle pour une infraction mineure surtout lorsque l'erreur ou l'omission est facilement rectifiable et a été commise de manière évidente sans intention frauduleuse ni grande négligence. Dans ces cas, l'amende ne doit pas dépasser le niveau d'un simple avertissement.

2-3- Publication et administration des règles commerciales

Cet article énonce les principaux engagements suivants :

- L'obligation de publier à temps les lois, règlements, décisions judiciaires et règles administratives relatives aux opérations d'importation et d'exportation. Cela intègre les accords relatifs à la politique de commerce extérieur. Cela exclu cependant les informations confidentielles qui pourraient entraver l'application de la loi ou qui pourraient être contraire à l'ordre public ou porter préjudice aux intérêts commerciaux légitimes d'entreprises particulières privées ou publiques.
- L'obligation de publier ces informations par un canal qui puisse permettre aux gouvernements et aux opérateurs économiques d'accéder à l'information.
- L'obligation de ne pas appliquer certaines mesures avant leur publication officielle. Cela concerne les mesures :
 - Concernant une avance sur un taux de taxation ou d'autres frais sur les importations dans le cadre d'une pratique établie et uniforme.

- Ou l'instauration de nouvelles exigences alourdissant le processus d'importation ou d'exportation, la restriction ou l'interdiction sur les importations ainsi que sur les paiements.
- L'obligation d'appliquer les lois, règlements, décisions et arrêts relatifs aux opérations d'importation et d'exportation d'une manière uniforme, impartiale et raisonnable.
- L'obligation de maintenir ou d'instituer des tribunaux indépendants judiciaires, arbitraux, ou administratifs ou des procédures de révision et de correction d'actions administratives relatives à des affaires douanières. Les décisions de ces juridictions ou des procédures doivent être mises en œuvre par des agences administratives et doivent gouverner leurs pratiques sauf dans les cas d'appels.

3-. Rôle de l'organisation mondiale du commerce dans le développement des échanges

L'OMC³ a pour rôle :

- ✓ Simplifier et clarifier les procédures internationales d'importation et d'exportation, les formalités douanières et les exigences en matière de transit.
- ✓ faciliter les tâches administratives relatives aux échanges, la réduction des coûts et le renforcement de la transparence. Offrir aux petites et moyennes entreprises davantage de possibilités de participer aux chaînes de valeur mondiales et réduira les risques de corruption.
- ✓ Assurer la liberté, l'équité et la prévisibilité des échanges en administrant ces accords, réglant les différends commerciaux par le biais d'un Organe de règlement des différends (ORD), et servant de cadre aux négociations commerciales.
- ✓ Grâce à l'OMC, la facilitation du commerce occupe une place plus importante dans les politiques commerciales nationales et internationales. En outre, des mesures visant à faciliter les échanges sont de plus en plus souvent incluses dans les accords commerciaux régionaux (ACR) depuis une dizaine d'années.
- ✓ Elle favorise les réformes administratives et une harmonisation plus poussée des règles à l'échelon mondial.

³Kamel Chehrit, « l'organisation mondiale du commerce », op.cit. Page 26-27.

- ✓ Examiner régulièrement les politiques commerciales des Etats membres pour réduire les obstacles aux échanges.

II-. Les accords de partenariat économique et facilitation des échanges

Les accords de partenariat économiques ou APE sont des accords commerciaux orientés pour le développement, qui sont compatibles avec les règles de l'OMC et qui prennent en compte le fait qu'une des deux parties est un pays/région en voie de développement.

Ces accords entraînent un profond changement dans les relations commerciales entre les partenaires, visent à développer le libre-échange entre les pays et cherchent à réorienter les relations commerciales sur une nouvelle base devant désormais être en conformité avec les règles de l'OMC.

Les Accords de partenariat économique répondent à la nécessité d'un changement, ils adoptent une approche nouvelle et plus globale, traitent toutes les entraves aux échanges, principalement en renforçant l'intégration régionale.

Nous avons subdivisé cette section en trois parties, la première est consacrée aux différents types d'accords de partenariats économiques, dans la deuxième partie nous représenteront les principaux regroupements régionaux dans le monde et leurs objectifs concernant la facilitation des échanges, dans la troisième partie nous allons mettre l'accent sur les accords de partenariats économiques entre l'Algérie et l'Union Européenne.

1-. Les types d'accord de partenariat économique

Les types d'APE⁴ peuvent se présenter comme suit :

1-1- La zone de libre échange

La zone de libre échange est caractérisée par l'abolition des droits de douane et des restrictions quantitatives entre les pays participants, mais chacun d'eux conserve ses propres tarifs douaniers avec les pays non- membres. Le but est de libéraliser les échanges entre les pays signataires. L'édification d'une zone de libre-échange suppose la disparition des freins aux échanges de marchandises entre les pays membres (barrières douanières) mais sans que ceci ne se traduise par la mise en place d'une politique tarifaire commune à l'égard des pays tiers.

⁴R. Lavergne, « intégration et coopération régionale en Afrique de l'ouest », Edition Karthala, paris, 2006, page 22.

1-2- L'union douanière

L'union douanière, tout en supprimant toutes les discriminations en ce qui concerne les mouvements de marchandises à l'intérieur de l'union, égalise les tarifs douaniers dans le commerce avec les pays extérieurs par l'établissement d'un tarif commun, appliqué à tout produit importé en dehors de l'union douanière. Ainsi, le passage de la zone de libre-échange à l'union douanière suppose qu'en plus de la suppression des barrières intérieures aux échanges de marchandises, les pays membres mettent en place un même et unique droit douanier, pour tous les pays.

1-3- Le marché commun

Le marché commun conduit à une intégration complète, puisque l'abolition des restrictions ne concerne pas seulement les échanges de produits (comme dans l'union douanière) mais aussi les mouvements des facteurs de production. Le marché commun combine les caractéristiques de l'union douanière à la libre circulation du capital et des travailleurs au sein de ce marché. Le passage au marché commun se traduit par la libre circulation de l'ensemble des facteurs de production (marchandises, travail, capital) entre les pays membres.

1-4- L'union économique

L'union économique, en plus de la suppression des restrictions concernant les mouvements de capitaux, exige une certaine harmonisation des politiques économiques nationales, afin d'éliminer les discriminations dues à des disparités qui peuvent naître des politiques de libéralisation. Les mesures d'harmonisation concernent les domaines des politiques monétaires, financières, commerciales et sociales. L'union économique est donc l'ensemble formé par le marché commun et les politiques communes. L'intérêt collectif s'impose donc par rapport aux intérêts individuels des pays membres dans un espace économique unifié.

1-5- L'intégration économique parfaite

L'intégration économique parfaite, repose sur l'unification des politiques monétaires, fiscales, commerciales, sociales et est régie par une autorité supranationale dont les décisions lient les Etats-membres. L'adoption d'une monnaie unique peut constituer une étape particulière du processus d'union économique. La matérialisation de l'existence d'un marché unique passe alors par l'adoption d'une monnaie unique qui facilite les échanges et

permet de favoriser la stabilité de ce nouvel espace économique en supprimant les risques de changes entre les monnaies des pays membres et en permettant la mise en œuvre d'une politique monétaire unique.

Les limites de chacune des étapes précédentes conduisent à envisager une nouvelle étape.

2-. Les principaux regroupements régionaux dans le monde

Nous représenterons dans cette partie les principales organisations régionales qui existent dans le monde et leurs rôles dans le développement des échanges :

2-1- L'organisation régionale Africaine : Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD)

Le nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD)⁵ est né de l'initiative de plusieurs présidents africains au début de l'année 2001(Afrique du Sud (Thabo Mbeki),Algérie (Abdelaziz Bouteflika), Nigéria (Olusegun Obasanjo), Sénégal (Abdoulaye Wade)), et a ensuite été adopté en juillet 2001 comme principal cadre de développement du continent, lors d'une réunion au sommet des chefs d'Etat africains.

Le NEPAD souhaite l'instauration d'une nouvelle relation entre l'Afrique et la communauté internationale, dans le cadre de laquelle les partenaires non-Africains chercheraient à compléter les efforts de l'Afrique.

➤ Les objectifs du NEPAD

Le NEPAD a pour ambition de relever les défis majeurs du continent africain, à savoir la pauvreté, le développement et la marginalisation du continent à l'échelle internationale. Il compte trois principaux objectifs qui se présentent comme suit :

- ✓ promouvoir la croissance accélérée
- ✓ le développement durable
- ✓ éradiquer la pauvreté généralisée et extrême, et mettre fin à la marginalisation de l'Afrique dans le processus de mondialisation.

⁵ Rapport sur les priorités de la coopération pour l'Afrique subsaharienne et le nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), AVRIL2002, page 5.

Ces objectifs se traduisent dans six priorités sectorielles concrètes :

- combler le déficit d'infrastructure (le traitement de cette priorité passe par des interventions dans quatre secteurs différents : le comblement du fossé numérique, l'énergie, les transports, l'eau et l'assainissement) ;
- former les ressources humaines (en menant à bien quatre missions : réduire la pauvreté, combler le déficit éducationnel, renverser la tendance de l'exode des compétences et améliorer la santé) ;
- développer un secteur agricole fort et durable ;
- assurer la sauvegarde et la défense de l'environnement ;
- diffuser et favoriser la culture dans tout le continent ;
- développer la science et la technologie.

2-2- L'organisation régionale Américaine : Accord de libre-échange nord-américain (ALENA)

L'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA)⁶ fut, dès sa mise en place, présenté comme le modèle à suivre en matière d'intégration compétitive. C'était en effet le premier accord commercial négocié sur la base de l'égalité de traitement entre un pays en développement, en l'occurrence le Mexique, et deux pays développés, et non des moindres, le Canada et les États-Unis. Pour les trois pays, il s'agissait de développer un modèle de coopération économique assez inédit et, par la même occasion, d'approfondir l'intégration de leurs économies respectives en prenant appui sur la libéralisation à peu près complète des échanges et l'harmonisation des règles sur le nouvel espace économique ainsi créé. De l'ALENA on attendait également qu'il redynamise la croissance économique, qu'il stimule l'investissement et rehausse ainsi la compétitivité et, grâce aux gains en efficacité réalisés dans l'intégration, qu'il donne aux entreprises les moyens de rivaliser avec succès avec la concurrence internationale. En somme, l'ALENA devait être pour chacun des trois pays l'instrument qui leur permette de réaliser les nouvelles priorités économiques qu'ils s'étaient donné dans un contexte international de plus en plus marqué par la libéralisation généralisée des échanges et la globalisation.

➤ Objectifs de l'ALENA

Les objectifs de l'ALENA sont de plusieurs ordres, il s'agit :

⁶Conférence organisé par M. René MONORY Président du Sénat, « L'ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE NORD-AMÉRICAIN : Genèse, résultats et perspectives », novembre 1996, page 9.

- ✓ d'éliminer les barrières douanières et faciliter les échanges des biens et des services ;
- ✓ d'assurer une concurrence équitable dans la zone de libre-échange ;
- ✓ de favoriser les investissements entre les trois membres ;
- ✓ de protéger les droits de propriété intellectuelle dans chacun des territoires ;
- ✓ de mettre en place des procédures communes de résolution des différends ;
- ✓ de renforcer la coopération trilatérale ;
- ✓ de protéger l'environnement et les conditions de travail.

Les effets sur les échanges commerciaux des trois pays membres ont été particulièrement positifs. Les exportations canadiennes et mexicaines à destination des Etats-Unis ont triplé en valeur depuis l'entrée en vigueur de l'Accord. De plus, l'ALENA représente aujourd'hui la plus vaste zone de libre-échange du monde et elle contribue à l'amélioration du niveau de vie des trois pays membres en stimulant la croissance économique.

2-3- L'organisation régionale asiatique : Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN)

L'association des nations de l'Asie du Sud-Est⁷ (ANASE ou ASEAN) est une organisation politique, économique et culturelle regroupant dix pays d'Asie du Sud-Est (Philippines, Indonésie, Malaisie, Singapour, Thaïlande, Brunei, Royaume-Uni, Viêt Nam, Laos, Cambodge). Elle a été fondée en 1967 à Bangkok (Thaïlande) par cinq pays dans le contexte de la guerre froide pour faire barrage aux mouvements communistes, développer la croissance et le développement et assurer la stabilité dans la région. Aujourd'hui, l'association a pour but de renforcer la coopération et l'assistance mutuelle entre ses membres, d'offrir un espace pour régler les problèmes régionaux et peser en commun dans les négociations internationales.

➤ Objectifs de l'ASEAN

Les objectifs de l'ASEAN sont :

- ✓ Accélérer la croissance économique, le progrès social et le développement culturel dans la région à travers des initiatives communes ;

⁷Thomas Fuller, « l'ASEAN inaugure la Commission des droits de l'homme », Le New York Times, octobre 2009, page 11. <http://www.asean.org>, consulté le 30/04/2017 à 21H37.

- ✓ Promouvoir la paix et la stabilité au sein de la région à travers un esprit de justice ;
- ✓ Promouvoir activement des collaborations et assistance mutuelles sur des sujets d'intérêts communs, qu'ils soient économiques, sociaux, culturels, techniques, scientifiques ou administratifs ;
- ✓ Fournir une assistance mutuelle en matière de formation et de recherche ;
- ✓ Collaborer plus efficacement afin d'obtenir une meilleure utilisation de l'agriculture et des industries, une expansion du commerce, incluant l'étude des problèmes d'échanges basés sur les matières premières, l'amélioration des transports, les modes de communication et l'amélioration des conditions de vie des populations ;
- ✓ Promouvoir les études au sein de l'Asie du sud-est ;
- ✓ Maintenir une coopération étroite et bénéfique avec les organisations internationales et régionales à buts similaires.

2-4- L'organisation régionale Européenne : Union européenne (UE)

L'union européenne⁸ est l'association volontaire d'États européens, dans les domaines économique et politique, afin d'assurer le maintien de la paix en Europe et de favoriser le progrès économique et social.

Depuis le 1er juillet 2013, l'UE compte 28 membres (Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède).

➤ Objectifs de l'union européenne

L'UE doit promouvoir:

- ✓ la promotion de la paix, de ses valeurs et du bien-être de ses peuples ;
- ✓ la création d'un espace de liberté, de sécurité et de justice sans frontières intérieures;
- ✓ l'établissement d'un marché intérieur ;
- ✓ une croissance économique équilibrée ;
- ✓ la stabilité des prix ;

⁸Études économiques de l'OCDE, «Economie de l'union européenne », Juin 2016, page 6, www.oecd.org/fr/eco/etudes/etude-economique-economieunioneeuropeenne-et-zone-euro.htm, consulté le 1/05/2017 à 18H33.

- ✓ une économie sociale de marché hautement compétitive, qui tend au plein emploi et au progrès social ;
- ✓ l'établissement d'une union économique et monétaire dont la monnaie est l'euro ;
- ✓ le développement durable ;
- ✓ un niveau élevé de protection et d'amélioration de la qualité de l'environnement ;
- ✓ la promotion du progrès scientifique et technique ;
- ✓ la lutte contre l'exclusion sociale et les discriminations ;
- ✓ la promotion de la justice et de la protection sociales ;
- ✓ la promotion de la cohésion économique, sociale et territoriale ;
- ✓ la solidarité entre les États membres ;
- ✓ le respect de la richesse de la diversité culturelle et linguistique en Europe ;
- ✓ la sauvegarde et le développement du patrimoine culturel européen ;
- ✓ la protection des citoyens européens dans le reste du monde.

3-. Les accords de partenariat économique entre l'Algérie et l'Union

Européenne

Les relations entre l'Algérie et l'Union européenne (UE) sont basées sur un accord d'association signé dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen (2005). Elles concernent les domaines de la politique, de l'économie, du commerce, de la coopération technique et financière.

3-1- Les domaines de coopération entre l'Algérie et l'Union Européenne

Les domaines de coopération ⁹Algérie/UE sont :

➤ Relations politiques

Les relations entre l'Algérie et l'UE se sont enrichies depuis l'entrée en vigueur d'un accord d'association dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen (2005).

Dans le domaine politique, l'accord prévoit notamment un dialogue politique sur tous les sujets présentant un intérêt commun pour les parties. Le dialogue est établi à différents niveaux:

⁹ Commission européenne : Rapport sur l'état des relations UE-Algérie dans le cadre de la PEV renouvelée, Bruxelles, Mars 2017, page 22.

- conseil d'association (ministériel);
- comité d'association (fonctionnaires de haut niveau);
- sous-comité «Dialogue politique, sécurité et droits de l'homme» (technique).

D'autres sous-comités à caractère technique établis dans le cadre de l'accord traitent des domaines tels que la migration, les affaires intérieures, la justice, les affaires sociales...etc.

Depuis 2013, l'Algérie participe également à la politique européenne de voisinage (PEV) qui est un instrument de revitaliser le processus de constituer une zone euro-méditerranéenne de libre échange, elle donne une assistance aux pays sud de la Méditerranée afin de réussir la libéralisation de leurs économies et mieux intégrer l'économie mondiale. La PEV complète le partenariat euro méditerranée. C'est dans ce cadre que sont définies conjointement les priorités du partenariat entre l'Algérie et l'UE pour la période 2016-2020.

➤ **Relations économiques**

L'appui à la transition et diversification économique et à l'échange économique constitue un axe essentiel de la coopération avec l'Algérie. Dans le cadre de l'accord d'association (AA), en vigueur depuis 2005, cette coopération en matière économique a lieu entre autres par le biais d'un certain nombre d'instances bilatérales (dialogue économique; plusieurs sous-comités thématiques et sectoriels) et l'UE finance un ensemble de programmes visant à soutenir l'action de l'Algérie dans le domaine économique.

En matière de diversification économique, les programmes en cours visent à appuyer la mise en œuvre de l'accord d'association de 2005 d'une part, et le développement du secteur de la pêche d'autre part. L'objectif est de:

- ✓ renforcer la performance de l'économie algérienne;
- ✓ favoriser sa diversification dans le but de réduire sa forte dépendance au secteur des hydrocarbures.

Depuis 2014, dans le cadre de la mise en œuvre du Cadre unique d'appui 2014-2017, de nouveaux programmes sont en préparation, parmi lesquels on peut mentionner:

- ✓ l'appui au développement social et économique local dans le Nord-Ouest de l'Algérie;
- ✓ les actions pilotent pour le développement rural et l'agriculture en Algérie, qui ciblent le développement de l'économie au niveau local ou rural.

Le secteur énergétique est important dans les relations économiques entre l'UE et l'Algérie. En effet, l'Algérie est le troisième fournisseur de gaz naturel de l'UE. L'UE et l'Algérie ont donc signé un « Mémoire d'entente » sur l'établissement d'un partenariat. L'objectif prioritaire de ce partenariat est de faciliter et de promouvoir les investissements européens dans les secteurs du gaz naturel, des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique.

➤ **Relations commerciales**

L'UE est le plus grand partenaire commercial de l'Algérie et reçoit presque les deux tiers de ses exportations. En valeur, le commerce bilatéral a augmenté de 13,6 % entre 2002 et 2014, principalement du fait de l'augmentation des exportations de produits pétroliers et du gaz. Il a atteint 43 milliards d'euros en 2015, en diminution de 4,6 % par rapport à 2014.

En 2015, 99,7 % des exportations de l'Algérie vers l'UE consistaient en énergie et dérivés du pétrole et 0,3 % en produits agricoles. Ces exportations représentent 20,9 milliards d'euros.

La même année, les exportations de l'UE vers l'Algérie se composent de produits industriels (85,5 %) et produits agricoles (14,4 %). Les principales exportations de produits industriels concernent les machines, l'équipement électrique et équipement de transport, les métaux de base, et les produits chimiques. Ces exportations représentent 22,3 milliards d'euros.

En 2015, l'Algérie a exporté vers l'UE des services pour 1,8 milliard d'euros et en a importé pour 3,4 milliards d'euros.

Les investissements européens en Algérie sont estimés à 14 milliards d'euros, soit 40 % des investissements directs étrangers dans ce pays.

➤ **Coopération technique et financière**

L'Algérie et l'UE partagent un même espace géographique, la Méditerranée, et sont liées par des relations étroites dans les domaines économique, commercial et culturel. Or, dans ces domaines, les relations restent déséquilibrées:

- Dans le domaine commercial, les montants totaux des échanges sont équilibrés, mais leur constitution est très déséquilibrée, les exportations algériennes étant constituées quasi exclusivement d'hydrocarbures tandis que l'UE exporte un large éventail de produits industrialisés.
- Dans le domaine économique, le revenu moyen algérien reste à moins d'un quart de celui de l'UE.
- Dans le domaine culturel et humain, le nombre de déplacements de courte durée (tourisme, affaires) et de longue durée (migratoire) est bien plus important de l'Algérie vers l'UE que dans le sens inverse.

La coopération de l'UE et d'Algérie a donc pour objectif la réduction de ces déséquilibres. Elle dépend des capacités de l'Algérie à absorber efficacement les fonds et les instruments mis à sa disposition par l'UE et de la volonté politique algérienne de s'approcher des principes de développement européens.

3-2- Les instruments de coopération entre l'Algérie et l'Union Européenne

Les instruments de partenariat ¹⁰entre l'Algérie et l'UE sont :

- **L'assistance technique** : permet l'apport de savoir-faire et de compétences par des experts, à court et long terme, la formation, les voyages d'études et la recherche. Les bénéficiaires de ce type de coopération sont les institutions publiques ou les acteurs privés.
- **Les jumelages** : permettent d'unir les compétences du secteur public des États membres de l'UE et de l'Algérie et de favoriser leur rapprochement. Le jumelage est l'un des instruments introduits dans le cadre de l'IEPV (instrument Européen de Partenariat et de Voisinage) afin de renforcer les relations entre l'union et les pays partenaires. Cet instrument est mis en

¹⁰ Commission européenne : Le partenariat UE – Algérie enrichi par 4 nouveaux programmes de coopération, décembre 2013, page 03.

place avec l'appui de l'office de coopération EuropeAid, et financé sur la base des Programmes indicatifs nationaux UE-pays bénéficiaire.

- **L'appui budgétaire** : est centré sur un dialogue des politiques sectorielles, sur l'évaluation des performances et le développement des capacités, dans le cadre d'un partenariat et d'une réciprocité mutuelle.
- **TAIEX (Technical Assistance Information Exchange)**: C'est l'instrument d'assistance technique et d'échange d'informations de la Commission européenne. TAIEX soutient les administrations publiques en ce qui concerne l'approximation, l'application de la législation de l'UE ainsi que la facilitation du partage des meilleures pratiques de l'UE. Il est largement axé sur les besoins et offre une expertise appropriée sur mesure pour résoudre les problèmes à court terme de trois façons:
 - **Ateliers**: les experts des États membres de l'UE présentent des domaines spécifiques de la législation de l'UE en ateliers à un grand nombre de fonctionnaires bénéficiaires.
 - **Missions d'experts**: les experts des États membres de l'UE sont envoyés à l'administration bénéficiaire pour fournir des conseils approfondis sur la transposition, la mise en œuvre ou l'application d'une partie spécifique de la législation de l'UE.
 - **Visites d'étude**: un groupe de trois praticiens d'une administration bénéficiaire participe à une visite d'étude dans l'administration d'un État membre de l'UE.
- **SIGMA (Soutien à l'amélioration des institutions publiques et des systèmes de gestion)** : est une initiative conjointe de l'OCDE et de l'UE en vue de renforcer les systèmes de gouvernance publique et les capacités de l'administration. SIGMA apporte un soutien de praticien à praticien sur le long terme. Il se fonde sur la capacité de l'union européenne à travailler avec les pays en transition de façon flexible dans la formulation et la mise en œuvre des projets. Ce soutien vient compléter les autres instruments de renforcement des institutions offerts par l'UE.
- **Les subventions de projets** : permettent d'agir sur le respect des droits des enfants, des femmes et de l'environnement et sur le renforcement du rôle de la société civile.

- **La coopération culturelle** : permet l'organisation de plusieurs événements qui ont pour but de faire connaître la variété de la culture européenne en Algérie, mais aussi de promouvoir de jeunes talents algériens.

3-3- Les conséquences de la coopération Algérie - Union européenne sur l'économie algérienne

- **Sur les recettes budgétaires** : La baisse des tarifs de douanes a un effet immédiat sur la baisse des ressources de l'Etat. Le tableau suivant montre la perte des ressources exprimées en % de PIB due à la réduction des droits de douane dans le cadre de la mise en œuvre l'accord d'association à partir de 2005.

Tableau N°1 : les conséquences de la coopération Algérie-UE sur les recettes budgétaires de l'Algérie

Années	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
%	0	0.2	0.4	0.6	0.7	0.9	1.0	1.1	1.1	1.0	1.0	1.0

Source : perspective monde, statistiques sur l'économie d'Algérie 2004-2015

- **Sur les entreprises** : Les entreprises algérienne évoluent dans un contexte de protection, et faible concurrence. La signature de l'accord d'association et l'établissement d'une zone de libre-échange constituent un défi pour l'économie algérienne notamment le secteur industriel.

Selon une étude menée par le Dr. YUCEFI RACHID¹¹ sur l'évaluation de la mise à niveau des PME en Algérie, on distingue 03 catégories des entreprises :

- **Des entreprises en situation de passivité ou de survie** : Elles constituent la majorité, sont caractérisées par des difficultés financières, une perte de position sur le marché traditionnelle et le manque de structuration.
- **Des entreprises en situation de croissance** : Elles cherchent à conserver leur positionnement sur le marché local.

¹¹YUCEFI RACHID, « Evaluation de la mise à niveau des PME en Algérie », université de Sétif, 2014, page 13.

- **Des entreprises en situation d'excellence :** Elles constituent la minorité leur organisation et leur management très moderne, sont des entreprises très compétitives cherchent à conquérir des parts de marché à l'extérieur.

La levée de la protection expose la majorité des entreprises peu compétitives au risque de disparition.

- **Sur l'emploi :** Une étude comporte sur « l'Analyse des impacts macroéconomiques et sectorielles de l'accord d'association » faite par le bureau d'études (Sema Schlumberger) pour le compte de l'administration centrale, annonce une perte totale estimée à 58020 salaires.
- **Sur les réformes engagées :** L'Accord d'Association exerce des pressions sur le système économique, afin de s'adapter à une économie de plus en plus efficace et efficiente ainsi que cet accord a donné à l'économie algérienne un statut d'une économie émergente. Ainsi que la mise en place de cet accord favorise la réalisation d'une Zone de Libre Echange entre les pays de Maghreb (Algérie, Tunisie et le Maroc).
- **Sur la croissance :** Une étude faite par Bouziane BENTABET sur les effets des accords euro méditerranéens un modèle d'équilibre général calculable appliqué à l'économie algérienne. Avec l'utilisation d'un modèle d'équilibre général statique, cette étude a conclu que la libéralisation commerciale conduit à une baisse des revenus et des dépenses publiques, cette baisse à des conséquences néfastes sur la croissance économique en Algérie.

III.-Les principales recommandations relatives à l'utilisation des technologies d'information et de communication (TIC)

Plusieurs normes de l'annexe générale de la Convention révisée de Kyoto imposent aux administrations d'utiliser les TIC pour leurs opérations, y compris des technologies de commerce Électronique. L'OMD et CEFAC-ONU, CNUCED ont rédigé des lignes directrices détaillées pour l'application de systèmes d'automatisation, en particulier, dans le contexte de la Chaîne d'approvisionnement autorisée. La possibilité pour les administrations douanières d'avoir accès en ligne aux systèmes commerciaux des parties, une fois les questions juridiques ou les questions de confidentialité réglées, permettrait d'avoir un meilleur accès, une information faisant foi et de mettre en place des procédures

simplifiées. L'utilisation des TIC en général et de l'échange informatisé de données sur des réseaux ouverts en particulier impose de disposer d'une stratégie détaillée en matière de sécurité des TIC. Les lignes directrices de la Convention de Kyoto proposent différents moyens pour qu'une telle stratégie de sécurité garantisse l'accès à l'information, l'intégrité et la confidentialité de celle-ci, ainsi que celle des systèmes d'information et des données qui y sont traitées.

Dans cette section nous allons mettre l'accent sur les principales recommandations relatives à l'utilisation des technologies d'information et de communication.

1-. Les recommandations des organisations internationales en matière des technologies d'information et de communication

Les nouvelles technologies constituent sans doute la composante dont la portée sur les différents engagements potentiels est la plus forte. La facilitation du commerce, qui vise à harmoniser et à simplifier les documents et procédures du commerce international, est, dans une grande mesure, une activité assimilable à un système d'information. Une procédure commerciale englobe à la fois la recherche, le stockage, le traitement et la transmission des informations. Nous verrons dans ce qui suit les principales recommandations relatives à l'utilisation des TIC.

1-1- Organisation mondiale de douane (OMD)

L'OMD¹² assume le rôle de chef de file et fournit des orientations et un appui aux administrations des douanes en vue de sécuriser et faciliter les échanges légitimes, d'assurer le recouvrement des recettes, de protéger la société et de renforcer les capacités.

Depuis de nombreuses années, cette organisation s'emploie avec succès à simplifier et harmoniser les procédures et instruments douaniers. Elle a mis au point et adopté le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises, qui est utilisé dans le monde entier pour le classement des biens et le recouvrement des droits et taxes. L'OMD, qui est chargée d'administrer l'Accord de l'OMC relatif à l'évaluation en douane, a élaboré des règles d'origine non préférentielles harmonisées en application de l'Accord de l'OMC sur les règles d'origine. Elle a également révisé la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention révisée de

¹²Rapport sur les objectifs du Millénaire pour le développement (OMD), New York, PNUD, 2003, page 8 :<http://www.wcoomd.org>, consulté le 27 /02/2017 à 17h09.

Kyoto). Les différents outils et instruments mis en place par l'OMD et relatif à la facilitation des échanges¹³ avec l'utilisation des TIC sont les suivantes:

- **Convention révisée de Kyoto:** La Convention révisée de Kyoto contient une disposition qui fait obligation aux administrations douanières de veiller à ce que, lorsque des marchandises doivent être inspectées par leurs services ou d'autres autorités compétentes, ces opérations soient coordonnées et, si possible, menées en même temps. En outre, cet instrument dispose qu'aux points de passage des frontières communes, les contrôles doivent être effectués en commun et il prévoit la mise en place de bureaux de douane juxtaposés et l'échange d'informations avec d'autres organismes.
- **Modèle de données douanières:** Il s'agit d'un cadre destiné à permettre d'harmoniser et de normaliser le plus possible les données à soumettre pour les formalités douanières et autres formalités administratives connexes prévues lors du franchissement des frontières. Ce modèle est compatible avec les systèmes de guichet unique et permet l'échange d'informations aux niveaux national et international. Établi sur la base du Répertoire de données commerciales des Nations Unies (United Nations Trade Data Element Directory UNTDED).
- l'UNTDED suivant la méthodologie de modélisation du CEFAC-ONU (UMM), il renvoie à toute une série de normes de l'ONU et de l'ISO ainsi qu'à d'autres normes internationales relatives aux codes telles que le LOCODE-ONU. Pour l'instant, les lignes directrices qu'il contient pour la mise en œuvre des messages ne concernent que l'EDIFACT-ONU, mais dans de futures versions, le modèle de données douanières proposera des spécifications XML.
- **Numéro unique de référence pour les envois :** Il s'agit d'un concept qui fait appel à des systèmes de numérotation conformes à la norme ISO 15459 (Identifiant unique des entités de transport) ou à des solutions équivalentes utilisées par les professionnels, telles que celles mises en œuvre par exemple dans le secteur du transport express pour attribuer aux envois relevant du commerce international un numéro d'identification unique du point de départ au point d'arrivée. L'UCR, élément d'information et de documentation qui fait le lien entre le fournisseur et le client dans les transactions commerciales internationales, doit être utilisé tout au long de la chaîne logistique. S'il ne

¹³Rapport de la Commission Economique pour l'Afrique (CEA), « Étude sur les insuffisances dans l'utilisation des TIC pour la facilitation des échanges dans les pays africains », 2009, page 7.

remplit pas déjà lui-même cette fonction, l'UCR doit être couplé aux références utilisées pour le transport. Il peut servir de clef d'accès commune pour la mise en commun des données aux niveaux national et international.

1-2- Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions Électroniques (CEFACT-ONU) :

En sa qualité de coordonnateur des travaux consacrés à l'échelon international à l'élaboration de normes et de recommandations pour la facilitation du commerce, la Commission Economique pour l'Europe (CEE), par l'intermédiaire de son Centre pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU), met au point des instruments destinés à permettre de réduire, simplifier, harmoniser et automatiser les procédures, les flux d'information et les formalités administratives dans le commerce international et les tient à jour. Voici quelques-unes des principales recommandations adoptées dans ce domaine¹⁴ :

➤ **Simplification et harmonisation des procédures commerciales :**

- Recommandation N° 18 (Mesures destinées à faciliter les procédures du commerce international)¹⁵ : Il s'agit d'une série de recommandations visant à simplifier et harmoniser les procédures du commerce international; certaines concernent expressément les informations relatives au mouvement des marchandises à communiquer aux administrations. Dans chaque section sont précisés le champ d'application, les procédures et documents visés et les problèmes particuliers que les mesures de facilitation visent à permettre de résoudre.
- Recommandation N° 4 (Organismes nationaux de facilitation du commerce)¹⁶ : Le CEFACT insiste sur la nécessité d'instaurer un partenariat étroit entre les administrations et les opérateurs commerciaux dans le domaine de la facilitation du commerce et recommande aux gouvernements de mettre en place et d'appuyer des organismes nationaux de facilitation du commerce avec une participation équilibrée du secteur privé et du secteur public en vue de cerner les problèmes qui alourdissent le coût du commerce international de leur pays et en compromettent l'efficacité.

¹⁴Commission Economique pour l'Afrique, « les recommandations du CEFACT-ONU pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques », 2008, page 9, www.unece.org/cefact/trafix/bdy_resc.htm, consulté le : Dimanche 23 avril 2017a 13h45.

¹⁵Commission Economique pour l'Afrique, Recommandation N° 18, Op.cit.

¹⁶Commission Economique pour l'Afrique, Recommandation N° 04, Op.cit.

➤ **Documents commerciaux :**

- Recommandation N°1 (Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux)¹⁷ : Il s'agit d'un cadre international pour la normalisation des documents utilisés dans le commerce et les transports internationaux, notamment leur représentation visuelle. La formule vise en particulier à servir de base pour concevoir à partir d'une matrice une série de formules alignées au moyen d'un procédé de reproduction dit de la «frappe unique»; elle peut également être utilisée pour mettre au point des configurations d'écran permettant l'affichage des données informatisées.
- Le CEFAC-ONU a également élaboré plusieurs autres recommandations relatives aux documents commerciaux, à savoir la Recommandation N°6 Formule-cadre de facture alignée pour le commerce international et la Recommandation N° 22 Formule-cadre pour les instructions d'expédition normalisées.

➤ **Codes pour le commerce international :**

- Recommandation N° 16 (LOCODE-ONU – Code des ports et autres lieux)¹⁸: Le CEFAC recommande l'usage d'un code alphabétique à cinq caractères pour abrégier les noms de lieux intéressant le commerce international, par exemple les noms de ports, d'aéroports, de terminaux intérieurs de fret et d'autres lieux où peut s'effectuer le dédouanement des marchandises et dont les noms doivent être représentés sans ambiguïté possible lors de l'échange de données entre les participants au commerce international. Le LOCODE-ONU contient actuellement quelque 60 000 codes de lieux répartis à travers le monde. Le CEFAC-ONU a également élaboré plusieurs autres recommandations relatives aux codes à utiliser dans les transactions commerciales internationales, à savoir la Recommandation N° 19 –Codes des modes de transport et la Recommandation N° 20 – Codes des unités de mesure utilisées dans le commerce international.

➤ **Recommandations relatives à l'utilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC) :**

¹⁷Commission Economique pour l'Afrique, Recommandation N° 01, Op.cit.

¹⁸Commission Economique pour l'Afrique, Recommandation N° 16, Op.cit.

- Recommandation N° 25 (Utilisation de la norme EDIFACT-ONU): Le CEFACOT recommande une action concertée des gouvernements en vue de promouvoir l'utilisation de la norme EDIFACT-ONU en tant que norme internationale unique pour l'échange de données informatisé (EDI) entre les administrations publiques et les entreprises privées dans toutes les branches d'activité économique à travers le monde. Il existe actuellement plus de 200 messages EDIFACT-ONU pour l'échange de données entre organismes. Le CEFACOT-ONU a également élaboré plusieurs autres recommandations relatives à l'utilisation des TIC dans le commerce international, à savoir:
 - ✓ La Recommandation N°14 Authentification des documents commerciaux par des moyens autres que la signature.
 - ✓ La Recommandation N° 26 Utilisation commerciale d'accords d'échange aux fins de l'échange de données informatisées.
 - ✓ La Recommandation N° 31 : Accord de commerce électronique;
 - ✓ La Recommandation N°32 : Recommandation relative aux instruments d'autoréglementation du commerce électronique

Le Répertoire de données commerciales (UNTDED, ISO 7372) comprend les données normalisées qui peuvent être utilisées avec n'importe quelle méthode d'échange de données sur papier ainsi qu'avec d'autres moyens de communication. Celles-ci peuvent être transmises une par une ou intégrées dans un système réglementant l'échange de données comme la norme EDIFACT-ONU. Le Répertoire, qui offre une terminologie uniforme dans le domaine du commerce international et facilite l'échange de données, est une composante de documents commerciaux alignés conformes à la Norme-cadre des Nations Unies. Il a servi de base aux premières versions de la norme EDIFACT et sera intégré dans le futur répertoire des éléments de base de l'EDIFACT-ONU¹⁹. Pour son projet d'harmonisation des données, l'OMD a repris les définitions proposées dans ce répertoire.

➤ **Autres outils disponibles pour l'exécution du projet d'harmonisation des données de l'OMD:**

Le système UNEDOCS (documents commerciaux électroniques des Nations Unies):

¹⁹Commission Economique pour l'Afrique, Recommandation N° 25, Op.cit.

Conçu à partir de la Formule-cadre des Nations Unies, il permet d'obtenir des documents commerciaux normalisés que les opérateurs commerciaux et les agents de l'administration peuvent utiliser sur support papier ou sur support électronique en fonction de leurs besoins. Les spécifications détaillées concernant la présentation des formules et les données à communiquer permettent de gagner en précision, ce qui facilite l'application de procédures efficaces et automatisées. Il s'agit là d'un outil fort utile pour passer d'un mode de traitement de l'information sur papier à l'échange de documents par voie électronique. Le système UNEDOCS contribue à réduire la fracture numérique en offrant des solutions bon marché pour l'établissement de documents numériques. La Méthodologie de modélisation du CEFAC-ONU (UMM) est souvent utile au stade de l'élaboration des projets, la modélisation des processus liés à la communication, et à l'administration des informations nécessaires aux fins de l'importation et de l'exportation. Le modèle obtenu permet de mieux comprendre les processus et les flux d'information et facilitera l'analyse et la mise au point des projets ainsi que leur automatisation.

1-3- Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED) :

La Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement est un organe relevant de l'ONU qui a été créée par cette dernière en 1964, en tant que son principal organe dans le domaine de commerce et de développement dont l'objectif primordial est d'aider les pays en voie de développement à tirer le meilleur parti des possibilités de commerce, d'investissement et de développement qui s'offrent à eux, et à s'intégrer de façon équitable dans l'économie mondiale. Elle est composée des Etats souverains membres de l'O.N.U ou de l'une de ses institutions spécialisées ou encore de l'Agence Internationale de l'Energie atomique. Actuellement elle comprend 193 pays ainsi que certains organismes intergouvernementaux et organismes non gouvernementaux qui participent à ses travaux en tant qu'observateurs.

En 1981 la CNUCED a reçu une demande d'assistance du Secrétariat de la Communauté économique des Etats d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) concernant le traitement et la production de résultats statistiques du Commerce Extérieur entre les pays membres. Une étude préliminaire a fait apparaître que la meilleure solution était la saisie des informations à la source, c'est à dire lors des opérations de dédouanement. Ainsi il est apparu nécessaire de moderniser les procédures de dédouanement, afin de garantir la qualité des statistiques produites.

➤ **Le système douanier automatisé (SYDONIA ou ASYCUDA) :**

SYDONIA²⁰ est un système informatisé de gestion des activités douanières qui couvre la plupart des procédures liées au commerce international. Le système traite les manifestes et les déclarations en douane, les procédures comptables, ainsi que le transit et la gestion des entrepôts. Il permet aussi de produire les données du commerce extérieur pour les analyses statistiques de l'économie.

Conçu par la CNUCED à Genève, le logiciel SYDONIA fonctionne sur micro-ordinateurs dans un environnement client-serveur. Il est pleinement conforme aux normes et codes internationaux définis par l'Organisation internationale de normalisation (en anglais L'ISO : International Organization for Standardization), l'OMD (Organisation mondiale des douanes) et l'Organisation des Nations Unies (ONU). SYDONIA peut être configuré en fonction des caractéristiques du régime douanier de chaque pays ainsi que de la tarification et de la législation douanières nationales. Il permet aussi l'échange de données informatisées (EDI) entre les opérateurs commerciaux et les administrations des douanes selon les règles de l'ONU concernant l'échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport (EDIFACT-ONU).

La dernière version en ligne de SYDONIA permettra aux agents des douanes et aux opérateurs commerciaux d'effectuer le plus gros de leurs transactions par le biais de l'Internet. La nouvelle plate-forme douanière électronique, appelée Sydonia World, sera particulièrement utile dans les pays en développement, où la piètre qualité des services de télécommunication fixes rend très difficiles les démarches administratives en ligne. En outre, elle est suffisamment puissante pour répondre également aux besoins liés au fonctionnement et à la gestion des services douaniers dans n'importe quel pays développé. En ce qui concerne le recouvrement des recettes fiscales et les coûts de transaction, Sydonia World sera encore plus performant que la version actuelle du système, SYDONIA++, et offrira un bel exemple de ce que peut être l'administration en ligne. L'avantage annexe de cet outil, qui permet aux autorités douanières des différents pays de travailler ensemble en ligne, est de fournir des informations propres à faciliter la lutte contre la fraude, la corruption et les trafics illicites.

²⁰Rapport de la Commission Economique pour l'Afrique (CEA), « Étude sur les insuffisances dans l'utilisation des TIC pour la facilitation des échanges dans les pays africains », op.cit. Page 10.

2.-Les technologies de l'information et de la communication utilisées par les services douaniers :

Plusieurs fonctions douanières²¹ peuvent aisément bénéficier des TIC, en particulier :

- ✓ La validation des données douanières ;
- ✓ Le contrôle des inventaires de marchandises ;
- ✓ Le traitement des déclarations de marchandises ;
- ✓ La notification Électronique de la mise en libre pratique de marchandises ;
- ✓ La comptabilité des recettes et l'application des mesures douanières.

Dans le cadre de la réforme des douanes, l'informatisation favorise la modernisation de celles-ci et l'utilisation des TIC par d'autres services publics et entreprises privées qui participent aux activités douanières. L'informatisation des douanes entraîne une plus grande transparence dans la détermination des droits et taxes, ainsi qu'une réduction et une prévisibilité de la durée du dédouanement, ce qui engendre des économies directes et indirectes pour les pouvoirs publics et les commerçants. L'informatisation permet également d'examiner les procédures douanières et de les aligner sur les normes, conventions et autres instruments internationaux, tels que la Convention révisée de Kyoto de l'organisation mondiale des douanes.

Toujours dans le cadre des douanes, le guichet unique Électronique est une utilisation des TIC intéressante qui rencontre un certain succès. Un guichet unique permet aux acteurs du commerce et des transports internationaux de présenter des informations et des documents normalisés en un lieu unique pour s'acquitter de l'ensemble des formalités concernant les importations, les exportations et le transport. Il s'agit donc de ne présenter qu'une seule fois les données, afin de rationaliser la procédure et, en particulier, de réutiliser les données disponibles chaque fois que cela est possible. Or, il est possible de créer un guichet unique Électronique, étant donné que les TIC permettent de regrouper les différentes formalités et intégrer ce nouveau système dans les stratégies de plus en plus nombreuses qui visent à offrir des services administratifs en ligne.

Parmi les exemples de guichets uniques Électroniques, on peut citer :

- ✓ DAKOSY (Allemagne).
- ✓ PORTNET (Finlande).

²¹ Rapport de la réunion d'experts sur le rôle des TIC dans la facilitation du commerce aux frontières et dans les ports, Genève, du 16 au 18 octobre 2006, page 9.

- ✓ GAINDE2000 (Sénégal).
- ✓ le système de guichet unique administré par AGEXPRONT (Guatemala) et Trade Net (Maurice).

L'utilisation des TIC²² lors du franchissement d'une frontière pourrait permettre de faire face aux difficultés qui résultent de l'absence de littoral dans certains pays et d'obstacles connexes tels que les déficiences des infrastructures de transport, et le manque d'intégration et d'harmonisation des procédures commerciales et de transport entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit. Les TIC peuvent jouer un rôle important en accélérant et en simplifiant les opérations, ce qui est de nature à aider les pays sans littoral à s'intégrer dans les réseaux commerciaux mondiaux. En conséquence, l'amélioration de l'infrastructure de télécommunications et le recours aux TIC pour le transport de transit peuvent réduire les coûts du transport et améliorer l'accès des pays en développement sans littoral aux services de transport et au commerce mondial. L'obtention d'une meilleure fluidité des transports grâce aux TIC stimule la compétitivité commerciale. Le cercle vertueux²³ ainsi créé est illustré par la conteneurisation, puisque les pays qui ont accès l'offre la plus large de services de transport par navires de ligne figurent aussi parmi ceux qui ont le taux le plus élevé d'utilisation d'internet par habitant. En fait, le succès des deux principaux ports de conteneurs du monde, Hong Kong (Chine) et Singapour, qui sont des centres de transbordement et de logistique, s'explique notamment par la mise en place réussie de systèmes de collectivité portuaire reposant sur les TIC.

3.-Le rôle des organisations internationales dans la facilitation des opérations douanières :

- Les organisations internationales encouragent non seulement les échanges commerciaux mais aussi visent à simplifier la documentation exigée pour le dédouanement des biens, mais aussi les procédures appliquées par les agences douanières. En se concentrant sur les plus gros risques liés au commerce international, les organisations peuvent accélérer le flux des marchandises aux frontières et augmenter la collecte des droits de douane. La facilitation des échanges a été décrite comme sujet classique « gagnant-gagnant » pour les pays

²²Rapport de la réunion d'experts sur le rôle des TIC dans la facilitation du commerce aux frontières et dans les ports, Op.cit. Page 10.

²³Rapport de la réunion d'experts sur le rôle des TIC dans la facilitation du commerce aux frontières et dans les ports, Op.cit. Page 11.

développés et les pays en développement, dans la mesure où personne ne doit y perdre. Pourtant certains pays en développement se sont montrés inquiets par rapport aux coûts potentiels de la mise en œuvre des engagements pris pour la facilitation des échanges, et ont cherché à obtenir des engagements de la part des pays développés et d'autres donateurs pour les aider dans le processus de mise en œuvre.

- D'après l'organisation mondiale de douane, l'utilisation des TIC dans les opérations douanières impose de disposer d'une stratégie détaillée en matière de sécurité des TIC. Les lignes directrices de la Convention de Kyoto proposent différents moyens pour qu'une telle stratégie de sécurité garantisse l'accès à l'information, l'intégrité et la confidentialité de celle-ci, ainsi que celles des systèmes d'information et des données qui y sont traitées.
- Les accords internationaux font aussi pression pour l'adoption des TIC dans les domaines du commerce. En 2004, les membres de l'OMC ont engagé des négociations pour préciser et améliorer la liberté de transit, redevances et formalités se rapportant à l'importation et à l'exportation, la Publication et l'application des règlements relatifs au commerce (détaillé dans les recommandations de l'OMC dans la première section). Nombre de propositions faites par les membres de l'OMC pendant ces négociations sont liées aux mesures de facilitation du commerce, avec des incidences sur l'utilisation des TIC dans les ports et aux frontières douanières.

Conclusion

Les échanges internationaux se sont considérablement développés ces dernières années, grâce en partie à la réduction progressive des droits de douane et des contingents tarifaires dans le cadre des cycles successifs de libéralisation multilatérale des échanges. Toutefois, ce développement met en avant une des faiblesses persistantes du commerce international : les obstacles à la frontière que produisent les procédures et les formalités commerciales inefficaces, obsolètes et compliquées empêchent les pays de profiter pleinement des avantages de marchés mondiaux ouverts. C'est pour cela que l'OMC joue un rôle central de régulateur des échanges commerciaux grâce notamment à l'importance que revêt la règle de droit au sein de l'organisation et du fonctionnement de cette organisation internationale. Malgré cela, l'OMC sait faire preuve de souplesse et d'adaptabilité dans le

but de fomentier le développement. Même les accords de partenariats économiques apportent une nouvelle tournure dans les relations internationales, ils abordent les questions concernant les entraves aux échanges commerciaux, les contraintes d'offre des pays, et de la compatibilité des relations commerciales avec les règles adoptées par l'Organisation Mondiale du Commerce.

Le développement du commerce international est caractérisé par une utilisation de plus en plus intensive des technologies de l'information pour des gains de compétitivité mais aussi pour une fiabilité accrue des transactions et un niveau de prédictibilité qui garantit la transparence et la sécurité.

Au regard des nombreux outils de facilitation électronique du commerce qui existent à travers le monde, la question centrale réside dans l'interopérabilité de ces systèmes pour une continuité transfrontalière de la facilitation électronique des échanges. Des institutions comme l'OMD, le CEFACT-ONU et la CNUCED se sont efforcés à édicter des normes de structures de données et des standards d'échanges de document.

Chapitre 02

Les technologies de l'information et de communication comme support à la facilitation des échanges internationaux

Introduction

Les TIC sont devenus l'un des principaux facteurs déterminants de nos sociétés. Les progrès de ces technologies ont dynamisé le développement économique et social et ont ouvert de nouvelles possibilités et perspectives par le biais d'un large éventail d'applications, notamment dans le commerce et les transports.

Le commerce international et les transports internationaux ont tiré profit des TIC qui ont contribué à remodeler la structure et les activités de ces secteurs économiques. Ces technologies contribuent à des transports et des échanges commerciaux plus sûrs, plus réguliers et plus fiables grâce à une gestion efficace de l'information, à un contrôle et une application plus stricte des réglementations et à une productivité accrue du matériel et des infrastructures. C'est pourquoi, les TIC jouent un rôle croissant dans la conception et l'exécution de programmes de modernisation des administrations douanières et autres mesures de facilitation du commerce et des transports et à simplifier les documents et procédures du commerce international, dans une grande mesure, une activité assimilable à un système d'information.

Dans ce deuxième chapitre qui est composé de trois sections, la première consiste à une présentation des éléments de base des TIC. Quant à la seconde, elle sera consacrée au guichet unique comme solution à la multitude des intervenants dans les enceintes portuaires, Enfin la troisième section sera consacrée aux effets des technologies de l'information et de communication sur les opérations douanières et les échanges.

I-. Généralité sur les technologies d'information et de communication.

L'essor rapide des TIC au cours des dix dernières années a transformé les pays développés en sociétés de l'information. Les nouvelles technologies sont au centre du débat dans les pays en développement qui désirent eux aussi profiter des avantages qui en découlent. L'utilisation des TIC dans le commerce et les transports ne peut que croître et gagner en importance avec la mondialisation et la mise en place de chaînes et de processus mondiaux

d'approvisionnement. Les pays en développement doivent donc faire preuve d'initiative et correctement planifier l'application des TIC au commerce et aux transports de façon à pouvoir s'intégrer dans les systèmes commerciaux internationaux et tirer profit des solutions technologiques qui sont désormais largement disponibles à un coût plus raisonnable.

1.-Définition des technologies de l'information et de la communication

Selon l'OCDE : « *les TIC comprennent toutes les activités qui permettent de produire, traiter et transformer l'information et la communication, en utilisant un procédé électronique. En conséquence, le secteur TIC rassemble les entreprises qui contribuent à produire et/ou distribuer ces technologies, ainsi que celles qui proposent des services facilitant leur mise en œuvre par les citoyens ou les organisations* »²⁴.

Selon Charpentier : « *Les TIC sont un ensemble de technologies utilisées pour traiter, modifier et échanger de l'information, plus spécifiquement des données numérisées* »²⁵.

La naissance de ces TIC est due notamment à la convergence de trois activités. Au sens strict, les TIC sont composées :

- Du domaine des télécommunications qui comprend lui-même les services et les équipements.
- Du domaine de l'informatique qui comprend le matériel, les services et les logiciels.
- Du domaine de l'audiovisuel qui comprend principalement la production et les services audiovisuels ainsi que l'électronique grand public.

Le concept de « *technologies de l'information et de la communication* » c'est un ensemble des technologies issues de la convergence de l'informatique et des techniques évoluées du multimédia et des télécommunications, qui ont permis l'émergence de moyens de communication plus efficaces, en améliorant le traitement et la mise en mémoire, la diffusion de l'échange de l'information.

²⁴OCDE, « Perspectives des technologies d'information et de communication de l'OCDE », 2004, page 4, <https://www.oecd.org/fr/sti/ieconomie/37620150.pdf>, consulté le: 03 /05/ 2017.

²⁵ P. Charpentier : « économie et gestion de l'entreprise », édition Armand colin, Paris, 2004, page 133.

2.-Caractéristiques des technologies de l'information et de la communication

Parmi les caractéristiques²⁶ des TIC on trouve :

- Les TIC nous apportent des moyens nouveaux en plus de ceux que nous avons déjà, de nouveaux moyens de communiquer, de s'exprimer, de créer, de travailler, d'apprendre; et ce phénomène se perpétue à une vitesse qui semble toujours aller en s'accéléralant ;
- Ce que l'on pouvait faire avant sans les TIC, on peut le faire dorénavant beaucoup plus rapidement avec les TIC, et encore toujours de plus en plus rapidement ;
- La miniaturisation est une caractéristique importante des TIC : cela se manifeste tant au niveau des appareils que des supports d'information ;
- Le coût de l'acquisition et de l'utilisation des TIC est, semble-t-il, constamment à la baisse pour un niveau d'utilisation donné, ce qui les rend accessible à une partie toujours croissante de la population, donnant ainsi à chacun des moyens puissants (démocratisation des médias); leur utilisation est également, pour la plupart, de plus en plus aisée, ce qui en facilite évidemment l'expansion ;
- Les possibilités des outils TIC (appareils et logiciels) vont constamment en s'accroissant, permettant un maximum d'effet, d'output ;
- Les TIC utilisent trois canaux à savoir le canal textuel, le canal image et le canal son. Le dernier étant moins répandu :
 - ✓ Le canal textuel : Informations concernant l'utilisation du cédérom ou du site ;
 - ✓ Le canal image : fixe, animée, de synthèse, icônes ;
 - ✓ Le canal sonore : musique, chansons, paroles (dialogue, monologue, instructions concernant l'utilisation du cédérom ou site).

3.-Les différents types des technologies de l'information et de la communication

Selon L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), le secteur des TIC est la somme de trois secteurs²⁷ : le secteur informatique, le secteur

²⁶GH.Ngakegni, « Impact des TIC sur le tissu productif des biens et services au Maroc », mémoire de fin d'étude, institut national de statistique et d'économie appliquée de Maroc, option Statistique et Economie, promotion 2010, page 32.

électronique et le secteur des télécommunications. On distingue donc les catégories suivantes relatives au secteur des TIC :

- **Le secteur informatique** dans lequel on a : machines de bureau, ordinateur personnels, grands ordinateurs, serveurs, matériels de réseaux, périphériques, cartes etc.
- **Le secteur électronique** dans lequel on a : composants électroniques, semi-conducteurs, circuits imprimés, équipements de l'électronique grand public (téléviseurs, récepteurs radio, lecteurs de disques, magnétoscopes), instruments de mesure, instruments de navigation.
- **Le secteur des télécommunications** dans lequel on a : équipements professionnels de transmission, commutateurs, relais, terminaux destinés aux usagers, câbles, fibres optiques.

4-.Les opérations douanières

L'informatisation des douanes comporte plusieurs aspects présentés ci-dessus:

4-1- L'informatisation des procédures

La plupart des pays ont démarré leur informatique douanière par la phase statistique, laissant de côté l'informatisation des procédures qui constitue pourtant, le volet le plus important et le plus exigeant de l'informatique douanière. En effet, il s'agit de couvrir toutes les opérations douanières, d'intégrer tous les rôles (aussi bien ceux interne à la douane que ceux appartenant à des partenaires extérieurs. Ex : Transitaires,...) et découvrir tout le territoire douanier.

Peu de pays en Afrique sont à un stade avancé dans ce domaine car cela nécessite des moyens matériels important et une capacité de mise en œuvre et de pilotage. Toutefois, des efforts substantiels ont été consentis ces dernières années avec le soutien des partenaires au développement mais aussi, avec beaucoup de volontarisme de la part de certains pays.

En Afrique, beaucoup de pays ont opté sur le système SYDONIA²⁸. Cette initiative de la CNUCED a permis à certains pays de franchir des pas de géant en matière d'informatisation des procédures douanières.

²⁷Conférence N°2 de l'OCDE des ministres : « petites et moyennes entreprises (PME) », Istanbul-Turquie, 3-5 juin 2004, page 15.

²⁸Rapport de mission sur l'atelier régional sur le futur de SYDONIA région Afrique occidentale et centrale (AOC) et de (OMD), Lomé-Togo, 29-30 novembre 2016, page 5.

Dans l'ensemble, des efforts importants doivent encore être consentis pour renforcer l'utilisation du potentiel des systèmes existant en Afrique et les ouvrir aux systèmes des partenaires de la douane.

4-2- Le contrôle sans intrusions

Le contrôle sans intrusions concerne la mise en place de scanners pour permettre aux agents des douanes de pouvoir conduire leur travail d'inspection sans devoir ouvrir tous les containers. Le défi ne consiste pas juste à acquérir des scanners et à les disposer dans les différents ports. En effet, il est impératif de mettre en place des systèmes pour que l'installation des scanners se traduise par une diminution drastique des inspections physiques et qu'il y ait une réduction substantielle de la fraude.

4-3- L'analyse du risque

L'analyse du risque est aujourd'hui un facteur clé d'efficacité pour toutes les douanes du monde. Elle permet à travers des techniques mathématiques et statistiques de localiser les zones de risque et de concentrer les efforts de contrôle sur ces dernières. C'est un sujet actuel pour les douanes du nord comme celles du sud. Dans la quasi-totalité des pays africains, seuls des outils de sélectivité sont utilisés. Cela veut dire qu'il n'y a pas réellement une analyse du risque, mais plutôt un ciblage sur la base de critères statiques.

4-4- La traçabilité

La traçabilité est une technique qui permet de retrouver l'historique, l'utilisation et la composition de produits industriels ou alimentaires à partir de la chaîne de production jusqu'à la chaîne de distribution et de consommation, La traçabilité facilite particulièrement les opérations de Transit. Avec le développement des applications de géo-localisation et les possibilités de transmission vers des mobiles, la surveillance du transit doit au fur et à mesure passer du stade de suivi physique des cargaisons au stade de suivi virtuel avec plus d'efficacité

II- Le guichet unique comme solution à la multitude des intervenants dans les enceintes portuaires

Au cours des trois dernières décennies, les administrations des douanes ont mis en place des systèmes automatisés²⁹ afin d'améliorer la facilitation du commerce et d'atteindre d'une manière plus efficace leurs objectifs et leurs performance dans le développement du

²⁹L. WULF, SOKOL JOSE-B, « Manuel de modernisation douanière », Edition ESKA, France, 2007, page 34.

port, et ça grâce à l'automatisation, l'optimisation et l'orchestration des processus à travers un point d'entrée unique en connectant les acteurs de la chaîne logistique et la dématérialisation des documents par le Port Community System fluidifient les échanges d'informations, les technologies de l'information ont pu considérablement améliorer les services qu'ils proposent. Chaque nouveau développement a apporté son lot de nouvelles offres grâce auxquelles le cadre réglementaire du commerce mondial pourra être transformé. Ces développements n'ont pas touché uniquement les nouvelles technologies, on les retrouve également au niveau des nouvelles philosophies et architectures opérationnelles qui ont permis de renforcer l'organisation et l'efficacité des opérateurs commerciaux. L'arrivée du concept de « guichet unique » fait partie de ces développements.

1.-Définition de guichet unique

Selon CEFAC-ONU « *le guichet unique est défini comme une facilité permettant aux parties impliquées dans le commerce et le transport de disposer des informations et des documents normalisés auprès d'un point d'entrée unique afin de remplir toutes les formalités officielles liées à l'importation, à l'exportation et au transit* »³⁰.

Cette définition large laisse de côté les différentes applications du concept qui font qu'il arrive souvent que des pays utilisent le concept de guichet unique pour désigner des applications qui n'ont parfois rien en commun. Ainsi, les précisions ci-dessus permettent de bien comprendre les différences qui peuvent exister entre les guichets uniques.

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

Un guichet unique peut largement simplifier et faciliter la fourniture et la mise en commun des informations nécessaires à l'accomplissement de toutes les formalités relatives au commerce, aussi bien pour les opérateurs commerciaux que pour les autorités publiques.

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

2-1- Avantages pour les pouvoirs publics

- Utilisation plus efficace et rentable des ressources ;
- Rentrées régulières (et souvent accrues) des recettes ;

³⁰ Recommandation N°33, centre des nations unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU), Genève, juillet2005, page 7.

- Meilleure discipline des opérateurs commerciaux ;
- Renforcement de la sécurité ;
- Amélioration de l'intégrité et de la transparence.

2-2- Avantages pour les opérateurs commerciaux

Pour les milieux d'affaires, le principal avantage tient au fait qu'un guichet unique peut offrir à l'opérateur la possibilité de soumettre en un point unique et en une seule fois l'ensemble des informations et documents demandés à toutes les administrations publiques qui interviennent dans les formalités liées au commerce d'importation, d'exportation ou de transit³¹.

Comme le guichet unique permet aux pouvoirs publics de traiter les informations et documents soumis et de calculer les droits à acquitter plus rapidement et avec plus de précision, les opérateurs bénéficient selon toutes probabilités d'une sortie et d'un dédouanement des marchandises plus rapides, ce qui leur permet d'accélérer la chaîne d'approvisionnement.

De plus, l'amélioration de la transparence et l'accroissement de la prévisibilité peuvent de surcroît réduire les possibilités de fraude, aussi bien dans le secteur public que dans le secteur privé. Si le guichet unique fait office de point de contact pour obtenir les informations les plus récentes sur les règlements à appliquer et formalités à accomplir, il réduira le coût administratif des transactions commerciales et encouragera les opérateurs à une plus grande discipline.

2-3- Avantages pour les opérateurs

- Abaissement des coûts grâce à la réduction des délais ;
- Sortie et dédouanement des marchandises plus rapides ;
- Prévisibilité dans l'application et l'interprétation des règles ;
- Utilisation plus efficace et plus économique des ressources ;

Le Guichet Unique ne constitue toutefois qu'un véhicule dont l'efficacité repose d'abord sur l'environnement qui préside à sa mise en place. Ainsi, un Guichet Unique qui serait mis en place en se focalisant uniquement sur les aspects technologiques aura du mal à offrir les avantages qu'on attend de lui.

³¹Recommandation N°33, centre des nations unies, op.cit.Page 11.

❖ **D'après l'étude réalisée par « Abdoulaye Sow » en 2011 sur le rôle du guichet unique sur les échanges : cas de Mozambique.**

L'auteur a montré, qu'après l'intégration de ce guichet unique, les échanges commerciaux de ce pays ont été caractérisé par³² :

- Pour l'importateur/l'exportateur : temps de dédouanement plus courts (il passe de 3 jours à quelques heures), un processus plus transparent et plus prévisible, et une bureaucratie allégée.
- Pour les douanes : une plus grande productivité du personnel, grâce à des infrastructures plus modernes, une augmentation des recettes douanières, un environnement de travail plus structuré et mieux contrôlé, et un plus grand professionnalisme.
- Pour les banques commerciales : l'augmentation du nombre de clients, un accroissement du volume des fonds faisant l'objet d'opérations bancaires ;
- Pour les pouvoirs publics : une augmentation substantielle des recettes publiques, la capacité à faire montre de meilleures pratiques dans la région, et la satisfaction des bailleurs de fonds.
- Pour l'économie : une plus grande transparence et une meilleure gouvernance au niveau des douanes.

3-.Les différents modèles de guichet unique

D'après l'étude réalisée par (Pierre Bauby, Christophe Bonnotte, Caroline Capelle)³³ en 2007, on peut arriver à la conclusion qu'il existe trois domaines d'application du concept de guichet unique pour le commerce. A chaque domaine d'application correspond un type de guichet unique dont les fonctions sont distinctes les unes des autres mais restent totalement complémentaires. La typologie se présente comme suit:

3-1- Le Guichet unique portuaire

Ses prestations se limitent généralement aux usagers du port dont il porte le nom. Ainsi les opérations routières, ferroviaires et aériennes ne sont pas prises en compte. Les Guichets uniques portuaires, appelés aussi Cargo Community system (CCS), offrent 3 principaux services aux acteurs portuaires et aux usagers :

³² Guide de la facilitation du commerce international, Mozambique, 2011, Page 9.

³³ P. Bauby, C. Bonnotte, C. Capelle, entretien universitaires réguliers pour l'administration en Europe : « Les guichets uniques en Europe », Avril 2007, page 49.

- Le partage électronique des données du manifeste et de son état de traitement.
- Le partage des informations relatives aux flux logistiques.
- La centralisation des paiements autour d'un guichet électronique ou manuel.

3-2- Le Guichet Unique douanier

Il est une sorte d'extension en aval et en amont du système informatique Douanier. Il permet de solliciter et d'obtenir toutes les autorisations nécessaires à l'importation ou à l'exportation de marchandises, quel que soit le mode de transport et quel que soit le point d'entrée ou de sortie. En fonction du degré d'ouverture vers l'extérieur du système informatique douanier, le Guichet Unique Douanier sera plus ou moins complexe. La combinaison du Guichet unique et du système douanier doit offrir une chaîne complète de prestations en matière de formalités douanières.

3-3- Le Guichet Unique des Affaires

Il consiste à la mise en place d'une plateforme pour l'accomplissement de transactions commerciales liées au commerce international. Certaines de ces transactions peuvent avoir un caractère obligatoire dans certains pays tandis que la plupart sont libres.

On entend par transactions commerciales les prestations donnant lieu à une rémunération pour lesquels le client a le choix du prestataire, la faculté de négociation et le choix de la forme de prestation.

Le Guichet unique des affaires est plus souvent un complément des deux modèles précédents qu'un modèle à part entière. En effet, son existence peut difficilement être envisagée dans un contexte où il n'existe aucune plate-forme de service fédératrice des acteurs du commerce.

Ces trois modèles peuvent s'envisager dans un environnement totalement virtuel, partiellement virtuel ou totalement manuel. Il faut remarquer qu'un guichet unique est coûteux et la portée de son action est forcément limitée à l'endroit physique de son implantation. Aussi, les guichets uniques peuvent avoir une portée locale comme c'est le cas pour les guichets uniques portuaires ou une portée nationale comme du reste, pour les guichets uniques douaniers.

4-. Déclinaison régionale d'un guichet unique

Sur le plan régional³⁴, le concept de guichet unique peut s'appliquer pour permettre aux pays appartenant à un même espace économique de renforcer l'efficacité de leur commerce. Les déclinaisons régionales du concept de guichet unique se présentent comme suit :

4.1. Le Guichet Unique Transfrontalier

Le concept de Guichet unique Transfrontalier répond à la nécessité de faciliter le passage de marchandises entre deux pays frontaliers. Le Guichet Unique peut offrir le service de facilitation de trois manières différentes :

- L'extension d'un guichet unique existant déjà dans l'un des deux pays pour couvrir les opérations transfrontalières.
- La mise en place d'un système d'échange de données informatisées qui permet aux systèmes de Guichet unique et/ou au système douanier de s'échanger des données en temps réel afin d'éviter les ressaisies.
- La mise en place d'une plate-forme communautaire dédiée aux opérations transfrontalières.

Selon la situation des pays concernés, l'une des trois formules peut être envisagée. Les postes frontières juxtaposées pourraient servir de cadre d'expérimentation du Guichet Unique transfrontalier.

4-2- Le Guichet Unique Régional

Le Guichet unique Régional est une approche qui permet à plusieurs pays appartenant à un même espace économique ou géographique, de partager des ressources pour la mise en œuvre, la gestion et le développement de leur Guichet unique. L'objectif visé est un partage d'expérience, un partage de ressources et des échanges normalisés.

Le partage d'expérience permet aux pays de gagner du temps, d'éviter des écueils et d'économiser de l'argent en accédant à l'expertise régionale. Cela ne peut se faire cependant que si les pays qui ont une expérience acceptent de la partager avec d'autres.

Le partage des ressources concerne la mise en commun des moyens logiciels et des infrastructures entre deux ou plusieurs pays d'une même région. Il s'agit d'avoir une plate-forme commune à plusieurs pays.

³⁴L.Karim, l'info-logistique en général et du guichet unique en particulier, revue le phare n°169 juin 2013, page37.

Les échanges normalisés supposent que tous les pays de la région adoptent les mêmes normes et structures pour les échanges de données et de documents électroniques.

Dans la logique d'un guichet unique régional, chaque pays s'intègre en fonction de son existant, de sa volonté de partage et de ses ressources (compétence et technologies). L'essentiel est d'avoir une approche commune pour l'interopérabilité intra régional et interrégional. Les pays ne disposant pas de guichets uniques peuvent aussi participer à l'initiative en utilisant les ressources communes pour un minimum de services. Ils pourront ensuite évoluer le temps de la mise en place de leur propre Guichet unique. Le modèle de coopération Asiatique à travers le Pan Asian Alliance for E-Commerce et le projet de Guichet unique de l'ASEAN, cette coopération regroupe : Indonésie, Malaisie, Philippines, Singapour, Thaïlande, Brunei, Viêt Nam, Laos, Birmanie , Cambodge.

4-3- La coopération Interrégional

Au niveau interrégional, la coopération des guichets uniques porte essentiellement sur le partage d'expérience et l'adoption de normes communes. A travers la coordination des institutions régionales d'intégration, les pays des différentes régions africaines doivent adopter les normes internationales d'échange de données et d'échange de document.

En adoptant une démarche commune, les pays des différentes régions peuvent réaliser des économies d'échelles en constituant une expertise locale pour la région et en mettant en œuvre des projets régionaux et interrégionaux dans le cadre de la facilitation des échanges.

III.-Effets des technologies de l'information et de communication sur les opérations douanières et les échanges

L'utilisation des nouvelles technologies au sein des opérations douanières est une nécessité vitale qui permet de faciliter le travail à tous les niveaux par la télétransmission des données entre les différents intervenants et assurer une gestion prévisionnelle des flux des marchandises en vue de se préparer pour effectuer toutes les opérations douanières à travers le ciblage et le traitement préalable des informations concernant les arrivages des marchandises. Sans doute l'utilisation des TIC assure un traitement rapide des opérations douanières. De ce fait l'adoption des TIC à des effets sur croissance la économique.

1-. Effets des technologies de l'information et de la communication sur la croissance économique

Dans la littérature économique, on identifie cinq canaux³⁵ de transmission complémentaires des TIC sur la croissance :

1-1- Les effets multiplicateurs

Les outputs du secteur des TIC sont acquis par les entreprises comme des biens d'investissements et/ou comme des biens de consommation intermédiaire, mais également, comme biens de consommation finale. La forte croissance des équipements de la part des entreprises et des consommateurs en biens dérivés des TIC s'est traduite par une augmentation de la croissance économique globale. Le mécanisme principal sur lequel repose l'argument s'apparente à un multiplicateur d'investissement keynésien en ce qui concerne les TIC plus important que le multiplicateur d'investissement en matériel non TIC.

1-2- L'effet déflateur

Le second effet concerne l'impact de la baisse des prix propres aux TIC en général, et des prix des ordinateurs en particulier, sur le reste de l'économie. En effet, la baisse continue des prix dans le secteur des TIC et notamment celle liés à la baisse des prix des microprocesseurs a conduit les entreprises à accroître considérablement leur investissement dans ce domaine. Derrière l'accélération du rythme de la productivité et de la croissance américaine, on trouve une accélération du rythme de la baisse des prix des ordinateurs et des équipements périphériques. Cette baisse substantielle des prix des technologies de l'information conduit les firmes à surinvestir dans les TIC.

Les gains de productivité réalisés dans le secteur des TIC agissent sur le reste de l'économie comme un déflateur technologique, ils permettent de maîtriser l'inflation et/ou d'accroître les revenus réels et la croissance.

1-3- L'effet de substitution du capital au travail

Cet effet désigne l'augmentation relative de la part du capital comparativement au travail dans l'usage des inputs, où les TIC sont envisagés comme des technologies biaisées. Elles

³⁵GH.Ngakegni, « Impact des TIC sur le tissu productif des biens et services au Maroc », op.cit. Page 59.

conduisent à favoriser le capital par rapport au travail et le travail qualifié par rapport au travail non qualifié. En d'autres termes, le processus de croissance favorise l'accumulation du capital qui se traduit par une diminution du taux relatif d'emploi du facteur travail et par une augmentation de la part relative du facteur capital. L'intensité capitaliste (la part par salarié d'unités de capital) et la productivité augmentent.

1-4- L'effet qualité

Les technologies de l'information peuvent être associées à des augmentations touchant les composantes intangibles des outputs comme leur variété, la convenance des consommateurs et les services qui leur sont associés. L'effet apparent concerne l'enrichissement du contenu informationnel des biens et services incorporant des TIC. Elles augmenteraient la qualité et favoriseraient la différenciation des produits. Ces bénéfices permettraient d'améliorer l'effet d'utilité pour les consommateurs sans pour autant modifier ni le prix ni la quantité de produits incorporant des TIC. L'effet utilité est difficile à prendre en compte mais conditionne les résultats des travaux portant sur la question. Des efforts récents engagés par l'OCDE, sur le plan méthodologique, ont été entrepris afin d'améliorer la prise en compte de ces effets qualitatifs mais ils restent encore difficiles à cerner.

1-5- L'effet productivité globale des facteurs

De nature générique, les externalités liées aux TIC se sont largement diffusées dans l'ensemble de l'économie. Cette large diffusion permettrait d'accroître l'efficacité productive et le rythme du progrès technique. Ceci se traduit par un accroissement du résidu de Solow (la part de la croissance non expliquée par les facteurs de production séparément). Ce constat traduit une meilleure complémentarité entre les facteurs travail et capital. Les TIC permettraient d'augmenter le progrès technique. Par ailleurs, les pays en voie de développement, contrairement aux pays industrialisés bénéficient d'un effet de structure positif. En effet, l'adoption des TIC par les pays en voie de développement coïncide avec la transformation de leurs économies fondées au départ sur les ressources naturelles et sur l'agriculture à une économie plus fondée sur l'industrie. Ceci pourrait accentuer les gains de productivité.

Les cinq canaux principaux qui viennent d'être évoqués favorisent la transmission des performances des TIC au niveau macro-économique. La manifestation de ces effets dépend de la position du pays (producteur vs importateur de TIC), de sa taille (grand pays vs petit pays), de sa spécialisation internationale, de ses dotations factorielles initiales et de la

présence ou de l'absence d'actifs complémentaires (innovations organisationnelles, institutions, capital humain, incitations...).

2-. Le rôle initiateur des services douaniers dans la mise en place des technologies de l'information et de la communication portuaires

L'informatisation des douanes n'est pas une fin en soi mais un volet important de la réforme des douanes qui vise à moderniser les administrations douanières et à aligner le cadre et les procédures juridiques sur les normes internationales et les meilleures pratiques. L'informatisation facilite le dédouanement des marchandises illicites, renforce l'efficacité des contrôles douaniers et garantit la perception des recettes. Elle contribue en outre à répondre aux attentes des négociants et des transporteurs en matière de transparence, de prévisibilité et de fiabilité, ainsi que de simplification des procédures administratives et transfrontières. L'informatisation des douanes offre notamment les rôles³⁶ suivants :

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

³⁶E.Natarel, « Le rôle de la douane dans les relations commerciales internationales », 2ème édition ITCIS, France, octobre 2007, page 23.

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

3-.Avantages et inconvénients des technologies d'information et de communication

Les TIC sont une arme à double tranchants. Leur adoption implique des répercussions positives ainsi que négatives qui touchent les différents aspects à savoir, économiques, politiques et sociaux .voici les principaux avantages et inconvénients de l'usage des TIC:

3-1- Les Avantages

- Une meilleure structuration du travail (les outils et logiciels permis une meilleure amélioration et rationalisation du travail);
- Un accès plus rapide à l'information (la rapidité des outils et notamment l'internet);
- Un gain de flexibilité dans le travail à travers le développement des outils de travail à distance et l'évolution des appareils mobiles;
- La dématérialisation et l'automatisation du processus de travail permet de réduire les couts et frais d'activités d'une entreprise ;
- Une plus grande amélioration de la qualité du travail et une meilleure performance ;
- Amélioration de la compétitivité des entreprises et des relations avec les clients et partenaires.

3-2- Les inconvénients :

- Les TIC peuvent entraîner une réduction de l'autonomie des employés dans la mesure où elles permettent de rationaliser le travail et d'avoir un meilleur suivi et une meilleure traçabilité du travail produit. Des contrôles poussés et une politique de résultats trop forte peuvent réduire l'autonomie des salariés et entraîner un sentiment de déresponsabilisation ;
- Les TIC peuvent être une source de stress pour les salariés. Ces derniers sont dépendants des outils qu'ils utilisent mais sont également tributaires des incidents

techniques liés aux TIC comme les coupures des réseaux, les pannes des logicielles ;

- Les entreprises subissent des conséquences financières énormes à cause des piratages et attaques virales du système comme les virus.

Conclusion

Au regard des multiples avantages, utilisations et impacts que représentent les technologies d'information et de communication dans les échanges internationaux. L'informatisation des douanes entraîne une plus grande transparence dans la détermination des droits et taxes, ainsi qu'une réduction et une prévisibilité de la durée du dédouanement, ce qui engendre des économies directes et indirectes pour les pouvoirs publics et les commerçants. L'informatisation permet également d'examiner les procédures douanières et de les aligner sur les normes.

L'administration douanière a notamment réussi à servir de «guichet unique» pour les opérations d'importation et d'exportation, à faciliter la fourniture de l'aide humanitaire et à procéder au dédouanement des expéditions exprès. Les douanes ont également fourni des données statistiques stratégiques aux pouvoirs publics. Le système du guichet unique est un formidable outil de facilitation et de sécurisation du commerce : grâce à l'alignement aux normes internationales, la simplification et l'accélération des opérations de dédouanement, Tous les systèmes informatiques des entités impliquées de la chaîne logistique étant reliés entre eux, le guichet unique devient une base de données centralisée et mutualisée, sous l'impulsion de la société concessionnaire.

Chapitre 03

Les technologies d'information et de communication dans les opérations portuaires : cas de BMT

Introduction

Le port est défini comme étant un lieu aménagé et implanté sur littoral maritime pour recevoir et abriter les navires et leur permettre de charger et décharger les marchandises. Les ports commerciaux jouent un rôle fondamental dans le développement économique, de ce fait, ils sont considérés comme les poumons des économies modernes. Il est à préciser dans ce cadre que le transport de 70% des marchandises en transit international se fait par voie maritime.

L'usage des technologies de l'information et de la communication (TIC) dans les opérations portuaires est une nécessité qui permet de faciliter le travail, par la télétransmission des données entre les différents intervenants et assurer une gestion prévisionnelle des flux des marchandises.

Ce troisième chapitre est composé de deux sections. Dans la première, nous allons exposer l'importance des TIC dans le commerce extérieur Algérien, la deuxième section elle sera consacrée au TIC au sein de BMT.

1- Les technologies d'information et de communication (TIC) dans le commerce extérieur Algérien

Il est important en Algérie de mettre en place un système d'échange des données informatisées entre tous les intervenants dans les opérations portuaire (douane, entreprises, DCP, banques, opérateurs, commissionnaires en douane, consignataires...) et encourager l'utilisation du commerce électronique par la mise en place d'un cadre réglementaire qui encadre et organise ce domaine.

1-1- Création d'un système d'échange de données informatisées (EDI)

En vue d'assurer l'exploitation de l'information au moment opportun, il est nécessaire de créer un système d'échange de donnée informatisées qui permet d'échanger toutes les données relatives aux expéditions commerciales.

1-1-1- Introduction à l'échange de données informatisées (EDI)

L'abréviation EDI signifie, en anglais « Electronic Data Interchange » ou en français « échange de données informatisées ».

1-1-1- La notion de l'échange de données informatisées

Les échanges de données informatisées sont stratégiques pour toute entreprise portuaire. En effet, ce secteur d'activité gérant des flux importants de marchandise et des moyens logistiques d'acheminement conséquents, requiert une maîtrise parfaite de la gestion de l'information et des échanges d'informations.

A- Définition

Le terme EDI est défini comme suit :

« L'EDI est l'outil qui permet le transfert d'informations et de documents par voie électronique dans une organisation et avec ses partenaires. Ces transferts peuvent avoir lieu avec les bons de commande, les factures, les demandes, les confirmations, la tarification, l'expédition et la réception, les résultats de tests, ...etc. Dans un port de commerce, l'EDI prend une importance capitale dans la productivité et la qualité de service de celui-ci. Ces services fournis dépendent de la rapidité dans le traitement des opérations physique et administrative, qui à leurs tours affectent les délais d'immobilisation des marchandises et des navires dans un port. Il est à noter toutefois, que les messages EDI sont prédéfinis et structurés (standardisés), contrairement aux messages non structurés qui sont échangés par l'E-mail »³⁷.

B- Les avantages d'échange de données informatisées

L'utilisation de l'EDI procure plusieurs avantages, qui constituent à :

« Supprimer le support papier et réduit les délais d'acheminement par son rôle dans le transfert des informations d'ordinateur à ordinateur en temps réel ; Réduit les coûts administratifs ; Accélère les délais de traitement des marchandises et des navires dans l'enceinte portuaire et un accès meilleur à l'information ; Améliore la qualité de prestation fournie au client et par conséquent l'amélioration de l'image de marque de toute la communauté portuaire »³⁸.

1-1-2- La mise en œuvre de l'échange de données informatisées

L'introduction de l'EDI est un projet informatique. Sa mise en œuvre intervient par étapes³⁹, avant d'aboutir à sa mise en exploitation.

³⁷ MERZOUG Slimane, « EDI : enjeux et intérêt pour les ports », Revue d'économie contemporaine N°1, 2008, page 04.

³⁸ MERZOUG Slimane, « EDI : enjeux et intérêt pour les ports », op.cit. Page 4.

³⁹ Monographies de la CNUCED sur la gestion portuaire : p. Lelarge, J. Denel, P. Herman, « les échanges de données informatisées portuaires », New York, Page 24.

A. Les étapes de la mise en œuvre de l'échange de données informatisées

Pour mettre en œuvre l'échange électronique de données administratives et commerciales, il convient de suivre les étapes suivantes :

- 1- Nommer un responsable EDI.
- 2- Choix des formats standards.
- 3- Identification des partenaires.
- 4- Choix des flux à échanger.
- 5- Choix de réseau de transmission selon des critères tels que l'interconnexion, disponibilité, et sécurité.
- 6- Choix de la station de télécommunication.
- 7- Etablissement d'une convention d'inter-change.
- 8- Sensibilisation et formation du personnel nécessaire.
- 9- Effectuer des tests des messages et des données qui devraient être intégrés dans l'applicatif.
- 10- Mise en exploitation de système.

B. Mise en exploitation de l'échange de données informatisées

Avant de commencer à échanger des messages électroniques, les partenaires doivent établir une convention appelée convention d'inter-change. Celle-ci définit les conditions dans lesquelles les échanges d'informations sont effectués. Il s'agit notamment de déterminer les points suivants :

- 1- Identification des partenaires.
- 2- Les spécifications des messages EDI, notamment les données qu'ils doivent contenir.
- 3- Les informations sur les télécommunications (réseaux, partage des coûts...).
- 4- Sécurité, confidentialité et stockage des données.
- 5- Le planning des transmissions.

1-2- L'EDIFACT/ONU comme norme internationale de l'échange de données informatisées

La technique EDI utilise la norme internationale EDIFACT/ONU pour la transmission électronique de données. La norme EDIFACT détermine les règles de syntaxe uniques pour répondre aux besoins du monde des affaires et des administrations.

En vue de faciliter les échanges internationaux de données entre les administrations des douanes et entre celles-ci et les autres intervenants dans les opérations de commerce extérieur, l'OMD avait émis des recommandations dont lesquelles elle recommande aux

administrations des douanes d'appliquer les règles EDIFACT/ONU dans l'élaboration des messages électroniques. Il s'agit de la recommandation du 26 juin 1990 du CCD (conseil de coopération douanier) concernant l'utilisation des règles de syntaxe EDIFACT/ONU pour les échanges électroniques de données ; et celle du 21 juin 1995 relative à l'utilisation du guide de l'OMD régissant la répartition des données dans les messages douaniers EDIFACT/ONU.

1-2-1- Mise en place de l'EDIFACT/ONU

Le processus de mise en place de l'EDIFACT/ONU nécessite la création d'un environnement permettant le transfert électronique de données entre les intervenants dans le commerce extérieur en toute sécurité.

A. Création d'un organe central de mise en place et de coordination

Les autorités concernées doivent créer un organisme chargé d'étudier le projet d'échange de données informatisées où participeraient les différentes parties qui interviennent dans le commerce extérieur tant de secteur public que de secteur privé. L'une de ses principales tâches serait de faire un diagnostic de l'état actuel afin de préparer le terrain pour l'application de l'EDI.

Cet organisme doit également collaborer avec les pays qui ont l'expérience dans l'utilisation de l'EDI. Des groupes de travail doivent être créés pour étudier en détail des aspects précis notamment juridiques et techniques.

Sur la base de cette situation, l'organisme propose des mesures concrètes sur la façon d'envisager le processus de mise en place de l'EDIFACT/ONU et la manière dont elle devrait être appliquée⁴⁰.

B. La collaboration de tous les intervenants dans les opérations de commerce extérieur

L'administration des douanes, les compagnies de transport, les organismes financiers et toutes les autres institutions impliquées dans le commerce international doivent instaurer une collaboration entre eux pour réaliser des projets destinés à introduire des systèmes basés sur la norme EDIFACT/ONU. Ils doivent également prévoir les dispositions à prendre aux fins de la protection de la confidentialité des données.

⁴⁰ KHAL Ahmed, « la chaîne logistique en commerce international : facilitations, réalités et perspectives : cas de l'Algérie », mémoire de magister, université d'Oran, option Finance Internationale, promotion 2012/2013, page 43.

Le système d'échange de données informatisées devrait traiter les documents commerciaux importants (facture, ordre de paiement, frais de transport...) en format EDIFACT/ONU.

1-2-2- Répartition des données dans les messages EDIFACT/ONU

L'OMD a élaboré un guide qui régit la répartition des données dans les messages douaniers EDIFACT/ONU. La recommandation de CCD du 21 juin 1995 relative à l'utilisation du guide de l'OMD régissant la répartition des données dans les messages douaniers EDIFACT/ONU exige aux administrations des douanes d'adopter ce guide.

A. Composition de l'EDIFACT/ONU

La norme EDIFACT/ONU⁴¹ comprend les répertoires suivants :

1- Répertoire des éléments de données (EDED)

Il est composé de quelques 600 concepts représentés sous forme caractère. Il englobe tous les éléments de données relatives aux transactions commerciales, les opérations logistiques et les autres formalités administratives telles que les déclarations en douane.

2- Les règles de syntaxe

Toutes les règles de syntaxe relatives à la conception des messages. Des directives concernant la mise en œuvre de la syntaxe sont prévues dans la norme EDIFACT/ONU.

3- Règles pour la confection des messages standards

Toutes les règles concernant la commande, la facturation, l'expédition, transitaires, transporteurs...etc. Une liste des codes EDIFACT a été élaborée par la CEE/ONU.

4- Le dictionnaire des segments et messages

Toutes les règles relatives au regroupement des données dans un segment ou un message.

5- Les règles d'affichage

Elles sont élaborées selon la norme ISO 6422.

L'EDIFACT/ONU comprend également les règles de conduite uniformes pour les échanges de données commerciales et télétransmission.

B. Conception d'un message EDIFACT

La confection d'un message EDIFACT repose sur les éléments suivants :

1. Les éléments de données

⁴¹Communication sur les principaux risques encourus par l'entreprise qui utilise l'EDI, France, 2011, page 8.

Le répertoire d'éléments de données EDED prévoit toutes les informations relatives à la transaction commerciale : contrat ; monnaie de paiement, date de livraison...etc.

2. Les segments

Le regroupement des éléments d'informations précédentes permet de constituer un segment.

3. Les messages standards

Le message est constitué d'un ensemble de segments. Chaque message couvre toutes les informations relatives à la transaction commerciale : commandes ; les factures, les ordres de paiement...etc. Ces informations sont identifiées par six caractères alphabétiques :

- la commande : ORDERS.
- l'ordre de paiement : PAYORD.
- facture : INVOIC...etc.

2-. Le commerce électronique

L'utilisation de l'internet a participé d'une façon substantielle dans l'expansion et le développement du commerce international à travers la transmission des commandes et des documents relatifs à la transaction commerciale internationale par le biais de l'internet ce qui facilite et accélère l'expédition et la livraison des marchandises.

A ce titre, avant d'analyser le sujet du commerce électronique, il est nécessaire de savoir d'abord les éléments relatifs de cet environnement à savoir l'évolution de l'internet et la relation entre cet outil de communication et l'évolution du commerce.

2-1- L'internet et le commerce (commerce électronique)

Avec la découverte des nouvelles technologies, les entreprises ont eu recours à des moyens électroniques pour faciliter la communication et rechercher l'efficacité des transactions.

Le commerce électronique est défini comme suit :

Selon FRANCIS.LORENTZ chargé de mission par le gouvernement français: « *le commerce électronique l'ensemble des échanges numérisés, liés à des activités commerciales entre entreprise et administration, les moyens employés pour ces échanges sont divers puisqu'ils vont du téléphone à la télévision numérique en passant par les liaisons informatiques spécialisées ou Minitel* »⁴².

Le commerce électronique peut inclure des transactions au détail par téléphone, télécopieur, guichet automatique, carte de crédit, carte de débit, l'achat télévision, par

⁴² Francis Lorentz, Rapport sur le commerce électronique, France, 1998, page 4.

réseaux informatiques privés et protèges jusqu'à l'échange des données informatisées (EDI) de même que les affaires menées via Internet.

➤ **Enjeux du commerce électronique**

La montée d'Internet avec les nouvelles perspectives d'expansion et de développement du commerce électronique⁴³ qu'elle a rendu possible a en même temps provoqué des transformations sociales et économiques. Internet continuera de jouer un rôle d'accompagnement de plus en plus important dans la croissance économique future de la planète.

L'émergence du commerce électronique met en évidence un certain décalage entre le fonctionnement de l'internet et les principes classiques de la fiscalité et de contrôle.

La dématérialisation des transactions et l'anonymat des opérateurs rendent largement inapplicable les concepts habituels de frontière fiscale et de souveraineté nationale en matière d'impôt.

L'un des principaux objectifs que poursuivent les Etats développés dans le domaine du commerce électronique est de faire en sorte que le commerce en ligne puisse se développer sans entrave. A cet égard, ils cherchent à maintenir la franchise douanière dans le cyberspace, c'est-à-dire l'exonération de droits de douane sur les transmissions électroniques (les mouvements de données qui constituent les produits et les services dans le cyberspace). Aucun membre de l'Organisation mondiale du commerce OMC ne considère actuellement les transmissions électroniques comme des importations passibles de droits de douane. D'ailleurs, les Etats membre de l'OMC ont décidé, en mai 1998 de continuer à s'abstenir d'appliquer des droits de douane aux transmissions électroniques.

Cette franchise douanière ne veut pas dire que les biens matériels commandés en ligne sont exemptés de droits de douane ni que les articles commandés par voie électronique sont exonérés d'impôts locaux. Elle signifie simplement que la transmission électronique en provenance de l'étranger n'est pas passible de droits à la frontière.

2-2- Dédouanement électronique entre la nécessité et la contrainte

A l'instar des autres pays du monde, la douane Algérienne a connu sa propre expérience dans le domaine informatique.

En effet, le système informatique de gestion automatisée des douanes (SIGAD) constitue une démarche positive, par laquelle, la douane algérienne tente d'adapter les technologies

⁴³ Séminaire 4ème année de l'Ecole National d'Administration, « la facilitation des transactions du commerce international », année scolaire 2003/2004. Page 116

de l'informatique comme outil de réalisation des tâches qui y sont confiées dans la recherche d'une efficacité meilleure.

L'expérience algérienne est marquée par l'élaboration d'un site baptisé : www.douane.gov.dz (conformément à la recommandation du Conseil de la Coopération Douanière (CCD) en date du 26 Juin 1999 concernant l'élaboration des douanes des pays membres du site internet.

➤ ***Les objectifs du système SIGAD***

Le système SIGAD⁴⁴ peut être défini comme étant un réseau automatique qui permet le dédouanement des marchandises avec l'utilisation de l'outil informatique, d'avoir les statistiques du commerce extérieur en temps réel, la gestion des marchandises qui n'ont pas fait l'objet des déclarations en détail, la gestion de la fiscalité du commerce extérieur, la gestion du contentieux et la gestion des risques.

Les objectifs de la mise en place d'un système SIGAD :

- La refonte du système d'information des douanes afin de répondre aux exigences d'une économie de marché basée sur la transparence et à la performance ;
- La maîtrise du processus de dédouanement à travers les différentes étapes prévues à cet effet ;
- Le contrôle efficace, l'uniformisation, la fiabilité, la célérité dans l'application de la réglementation sur tout le territoire national ;
- La maîtrise du mouvement des marchandises au niveau des zones portuaires ;
- La réduction des délais de dédouanement et les coûts.

III-. Les technologies d'information et de communication au sein de BMT

L'utilisation des nouvelles technologies au sein de BMT permet de faciliter le travail à tous les niveaux par la télétransmission des données entre les différents intervenants et assurer une gestion prévisionnelle des flux des marchandises en vue de se préparer pour effectuer toutes les opérations logistiques de manutention, d'acconage et les formalités de contrôle douanier à travers le ciblage et le traitement préalable des informations concernant les

⁴⁴ Sébastien.R, « Appréciation de système douanier automatisé appliqué au port de Toamasina Madagascar », mémoire de fin de cycle, Université de Toamasina, option économie et finance, promotion 2008, page 13.

arrivages des marchandises. Sans doute l'utilisation des nouvelles technologies assure un traitement rapide des marchandises ce qui diminue les coûts et les délais.

Nous avons subdivisé cette section en quatre parties. La première consiste en une présentation de BMT (Bejaia Mediterranean Terminal) qui est notre organisme d'accueil. Dans la deuxième partie, nous présenterons le transport maritime au niveau de BMT. La troisième partie consiste en une présentation du guichet unique au sein de BMT.

La dernière partie sera consacrée au rôle des TIC dans la facilitation des opérations portuaires au sein de BMT.

1-. Présentation de l'organisme d'accueil « BMT Spa »

Bejaia Mediterranean Terminal est une jointe venture entre l'Entreprise Portuaire de Bejaia (EPB) et Portek Systems & Equipment. L'EPB est l'autorité portuaire qui gère le port de Bejaia. PORTEK Systems and Equipment est une filiale du Groupe PORTEK qui est un opérateur de Terminaux à conteneurs présent dans plusieurs ports dans le monde et également spécialisé dans les équipements portuaires.

1-1- Historique, présentation et situation géographique de BMT Spa

A- Historique

Dans son plan de développement 2004-2006, l'entreprise portuaire de Bejaia (EPB) avait inscrit à l'ordre du jour le besoin d'établir un partenariat pour la conception, le financement, l'exploitation et l'entretien d'un terminal à conteneurs au port de Bejaia.

Dès lors l'EPB s'est lancée dans la tâche d'identifier les partenaires potentiels et a arrêté son choix sur le groupe PORTEK qui est spécialisé dans le domaine de la gestion des terminaux à conteneurs. Le projet a été présenté au conseil de participation de l'Etat (CPE) en février 2004, le CPE a donné son accord au projet en mai 2004.

Sur accord du gouvernement, Bejaia Méditerranéen Terminal Spa « BMT Spa » a vu le jour avec la jointe venture de l'entreprise portuaire de Bejaia (EPB) à 51% et PORTEK une société Singapourienne à 49%.

B- Présentation de BMT Spa

BMT Spa est une entreprise prestataire de service spécialisée dans le fonctionnement, l'exploitation, et la gestion du terminal à conteneur. Pour atteindre son objectif, elle s'est dotée d'un personnel compétant particulièrement formé dans l'opération de gestion des terminaux à conteneurs. Elle dispose d'équipements d'exploitation des plus perfectionnés pour les opérations de manutention et d'acconage afin d'offrir des prestations de service de

qualité, d'efficacité et de fiabilité en des temps records et à des coûts compétitifs. BMT Spa offre ses prestations sur la base 24H /7j.

Le niveau de la technologie mis en place et la qualité des infrastructures et équipements performants (portiques de quai, portiques gerbeuses) font aujourd'hui du port de Bejaia et de BMT Spa, le premier terminal moderne d'Algérie avec une plate-forme portuaire très performante.

C- Situation géographique

Bejaia méditerranéen terminal SPA est localisée au nouveau quai, dans le bassin sud du port de BEJAIA. Ce dernier dessert un hinterland important et très vaste par des infrastructures routières reliant l'ensemble des villes du pays, des voies ferroviaires et d'un aéroport international. Se situant au centre de l'Algérie, sa position géographique est privilégiée, car elle bénéficie d'une baie des plus détritée en méditerranée, afin de servir la région centre ainsi que les hauts plateaux.

1-2- Activités de BMT Spa

L'activité principale de BMT Spa est la gestion et l'exploitation du Terminal à conteneurs. Sa mission principale est de traiter dans les meilleures conditions de délais, de coûts et de sécurité, l'ensemble des opérations qui ont rapport avec le conteneur. Pour ce faire, elle s'est dotée d'équipements performants et de systèmes informatiques pour le support de la logistique du conteneur afin d'offrir des services de qualité, efficaces et fiables pour assurer une satisfaction totale des clients.

Bejaia méditerranéen terminal reçoit annuellement un grand nombre de navires pour lesquels elle assure les opérations de planification, de manutention et d'acconage avec un suivi et une traçabilité des opérations.

➤ Les opérations du terminal : elles consistent à des opérations de planification, de manutention et d'acconage

1- opérations planification :

- Planification des escales
- Planification déchargement /chargement

- Planification du parc à conteneurs
- Planification des ressources : équipes et moyens matériels

2- opérations de manutention :

- La réception des navires porte-conteneurs
- Le déchargement des conteneurs du navire
- La préparation des conteneurs pour chargement au navire
- Le chargement des conteneurs du navire

3- opération d'acconage :

- Transfert des conteneurs vers les zones d'entreposage
- Transfert des conteneurs frigorifiques vers la zone «REEFERS»
- Mise à disposition des conteneurs pour visite des services de contrôle aux frontières
- Mise à disposition des conteneurs vides pour empotage
- Suivi des livraisons et des dépotages
- Suivi des restitutions et des mises à quai pour embarquement
- Gestion des conteneurs dans les zones de stockages
- Sécurité absolue sur le terminal

Afin d'assurer ces opérations BMT Spa, dispose d'équipements spécialisés dans le traitement du conteneur, comme suit:

Tableau N°2 : Equipements spécialisé de BMT

EQUIPEMENTS	Nombre BMT	Nombre TIXTER	Tonnage
PORTIQUES DE QUAI SUR RAIL (QC)	2	/	40 Tonnes
PORTIQUES GERBEUR SUR PNEUS (RTG)	10	/	36 Tonnes
REMORQUES PORTUAIRES	16	/	40 Tonnes
CHARIOT MANIPULATEUR DE VIDES	10	2	10 Tonnes
GRUE MOBILE PORTUAIRE (MHC)	2	/	100 Tonnes
STEACKERS	8	2	40 Tonnes
REMORQUES ROUTIERS	30	/	36 Tonnes
CHARIOTS ELEVATEURS	11	/	2,5, 3, 5,10Tonnes

Source : BMT Spa(2017)

Le tableau regroupe les équipements de BMT ainsi que ceux de la plateforme logistique de TIXTIER de Bordj bou Araridj (BBA).

2-. Procédure des opérations maritimes au sien BMT

La procédure des opérations d'importation et d'exportation de BMT se présente comme suit :

A) A l'importation

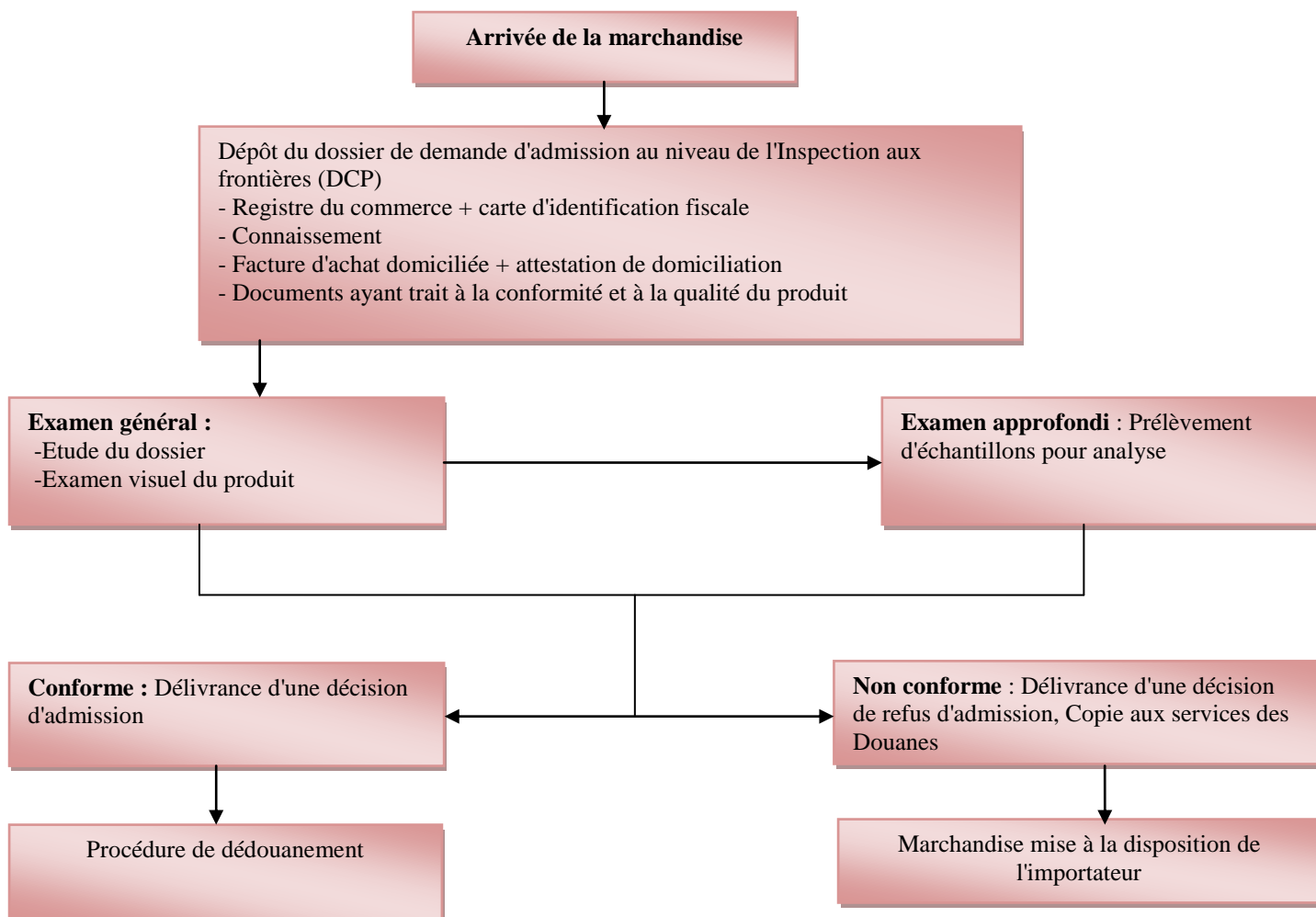
- Tout navire devant rentrer au port de Béjaia doit adresser à sa capitainerie au moins 48 heures avant son heure prévue d'arrivée, soit par l'intermédiaire de son consignataire, soit par tout autre moyen, un message indiquant (Annexe N° 01) :
 - ✓ Le nom et le type du navire ainsi que ses caractéristiques.
 - ✓ Type de conteneurs (20 pieds/40pieds).
 - ✓ La nature de la marchandise et sa quantité prévisionnelle.
 - ✓ La copie du manifeste et du connaissement.
 - ✓ Le réceptionnaire de la marchandise.
 - ✓ l'heure d'arrivée au port.
 - ✓ la liste des conteneurs à débarquer ou à shifter.
 - ✓ le plan de débarquement et les instructions liées au débarquement.
- Six heures au moins avant l'heure prévue, le capitaine du navire doit confirmer son arrivée à la capitainerie du port, en demandant l'autorisation d'entrée. Sous réserve

des documents et justifications complémentaires qui pourraient être demandé par les autorités maritimes ou portuaires, pour des raisons de sécurité seulement.

- Tous les documents sont ensuite transmis par EDI, l'opérateur de saisie l'enregistre ce qui lui permet d'avoir la configuration du navire avec tous les conteneurs à bord selon leur destination et selon qu'ils soient 20 ou 40 pieds (Annexe N° 02).
- Le consignataire informe les autorités portuaires afin d'obtenir un poste à quai et commander les servants du navire : pilote, remorqueur... Il informe aussi, par le biais d'un avis d'arrivée, le client ou le transitaire et lui remet :
 - ✓ le bon à délivrer contre présentation du connaissement original (Annexe N° 03).
 - ✓ paiement des droits et frais exigibles.

Le transitaire effectue, lorsque les marchandises le nécessitent, la demande d'admission auprès de l'inspection aux frontières avant d'engager la procédure de dédouanement, tel qu'illustré dans le schéma suivant :

Schéma N°2 : Les étapes de demande d'admission du transitaire auprès de l'inspection aux frontières

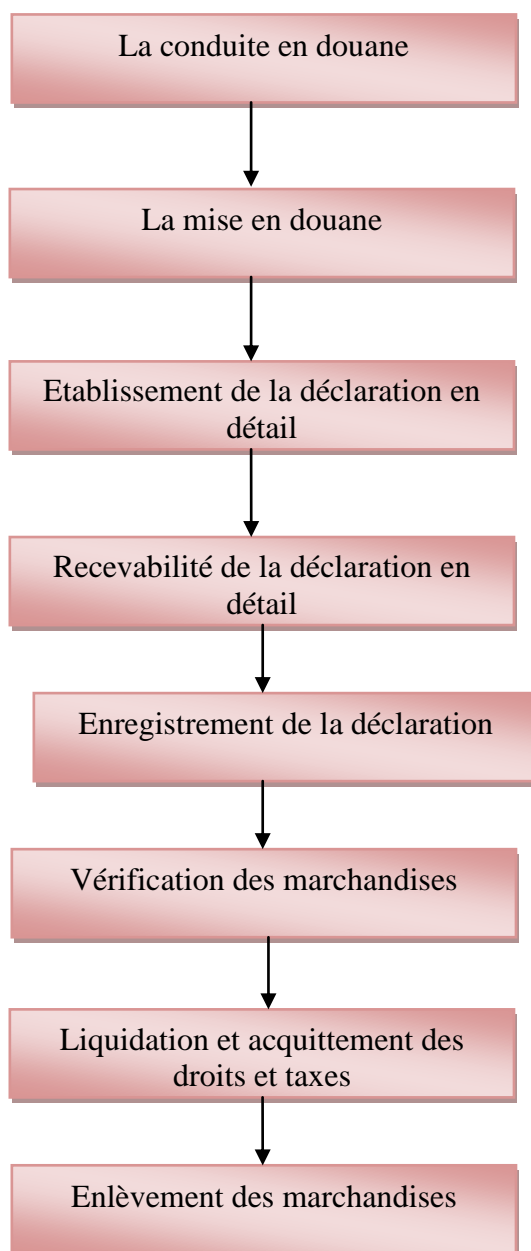


Source : BMT Spa (2017)

➤ Le transitaire procède à l'opération de dédouanement, il établira de ce fait la déclaration qui doit contenir les éléments suivants :

- Les nom et adresse du déclarant.
- La désignation des colis.
- La nature des marchandises.
- L'identification des marchandises par leur espèce, leur valeur et leur origine.
- La position tarifaire des marchandises.
- Le taux et les taxes applicables.

- Le numéro de codification statistique des marchandises ainsi que celui relatif au pays de provenance et d'origine, au régime douanier et à l'entreprise.
- Le lieu et la date de la déclaration.
- Les Douanes remettent alors au transitaire un bon à enlever, cachet apposé sur le connaissement ou sur l'avis d'arrivée.

Schéma N°3 : La procédure de dédouanement

Source : BMT Spa(2017)

- Une fois le conteneur disposé dans le parc, les opérations suivantes peuvent alors prendre place :
- **Visite :** Pour visiter un conteneur le transitaire doit remettre au service des opérations les documents suivants :
 - ✓ Copie du connaissement avec mention de la prestation requise
 - ✓ Bon à délivrer.
 - ✓ Bon de commande (Annexe N°04).

Par la suite, l'agent de BMT établira une liste complète des conteneurs à préparer pour la visite du lendemain qui sera remise au chef de section exploitation. qui doit à son tour confirmer la mise à disposition des conteneurs en zone de visite pour le demain.

- **Pesée :** Le client est appelé à présenter au service des opérations les documents suivants :
 - ✓ Bon de commande (avec visa du service commercial de recouvrements)
 - ✓ Copie du connaissement
 - ✓ Bon à délivrer

A ce moment là, l'agent BMT fait charger le conteneur sur un camion remorque pour effectuer la pesée.

- **Livraison :** Pour permettre un suivi rigoureux des livraisons, le transitaire doit remettre un dossier complet devant contenir :
 - ✓ Bon à délivrer (apuré par la douane)
 - ✓ Mise à quai en triple exemplaires (Annexe N° 05).
 - ✓ Copie de connaissement
 - ✓ Bon de commande (avec précision de la nature de prestation) visé par le service commercial

Par conséquent l'agent chargé des opérations commerciales devrait confirmer la conformité du dossier pour établir le container délivré et l'enregistrer sur fichier électronique consacré au suivi des livraisons

- **Le dépotage d'un conteneur :** le transitaire doit remettre à l'agent de BMT chargé des dépotages un dossier complet devant contenir :
 - ✓ Bon de commande
 - ✓ Bon à délivrer (apuré par la douane)
 - ✓ Lettre de dépotage (apuré par la douane) (Annexe N° 06).

- ✓ Copie de connaissance avant 16h00.

Par la suite l'agent de BMT prépare les document nécessaire pour le dépotage à remettre au pointeur affecté à la zone de dépotage, mais au préalable l'agent chargé des opérations commerciales remettra au chef de section exploitation une liste contenant tout les conteneurs a préparer pour le lendemain, l'agent doit s'assurer que la lettre de dépotage soit signée par le responsable de section pour clôturer le dossier

B) A l'exportation

- Le transporteur maritime ou son consignataire local accepte le transport de la marchandise

Indications :

- Reconnaissance
- Mode de transport
- Le chargeur (exportateur) formule une demande de mise à quai (BMT et Douanes)
- Le consignataire délivre au chargeur des imprimés vierges de connaissance (Imprimés à 07 feuillets)

Indications :

- Quantité des marchandises exportées
- nature de marchandise.
- La destination.
- Modalités de livraison
- Après vérification des informations, le consignataire signe les connaissements, preuve de la prise en charge effective
- Le consignataire du navire effectue les autres formalités et délivre les documents exigibles :
 - Autorisations
 - Factures
 - Certificats
 - Manifeste

3-. La mise en place d'un guichet unique au sein de BMT

Depuis 2008 le terminal dispose de sa propre structure douanière (guichet unique), afin de faciliter la procédure, la prise en charge du transit du conteneur au niveau du terminal en

des temps record et a un cout très adéquat. BMT a instauré un système global et intégré de traitement des flux commerciaux.

3-1- Centre de service à guichet unique

Dans le but ultime du temps d'exécution rapide et des opérations à faible coût, BMT a installé un centre de guichet unique réunissant les autorités douanières et autres autorités de contrôle du fret dans un seul bureau afin de servir efficacement ses clients.

En plus des douanes, d'autres services impliqués dans l'inspection et le contrôle sont :

- ✓ la qualité.
- ✓ le contrôle de la conformité (DCP).
- ✓ l'inspection phytosanitaire et l'inspection vétérinaire.

Réunir ces autorités dans un seul bureau, permet d'avoir toute la documentation facilement disponible sous un même toit. Le centre de service à guichet unique offre des économies d'heures et de temps prolongées. Cette flexibilité est primordiale pour les clients.

L'objectif du guichet unique est de constituer un seul interlocuteur de l'utilisateur de l'administration. Cela permet d'assurer l'efficacité de l'action administrative, tout en facilitant l'échange de données ainsi que de réduire les délais de traitement des dossiers.

3-2- Les différents services de guichet unique au sien de BMT

La notion de guichet unique est une notion administrative. Il consiste en un regroupement de certains services administratifs dans un seul guichet. Il s'agit d'un endroit où on reçoit plusieurs prestations de service au même temps. Parmi ces services on a :

A- Les services de Douane

La douane joue un rôle décisif dans la circulation transfrontalière des marchandises. Les régimes douaniers applicables aux marchandises ont un impact important sur le rôle de l'industrie nationale dans les échanges internationaux et contribuent grandement à l'économie nationale. Un dédouanement rapide et efficace des marchandises accroît la participation des entreprises nationales au marché mondial et peut avoir une incidence considérable sur la compétitivité économique du pays en respectant les délais de réalisation des projets et de la mise sur les marchés internationaux de produits nationaux.

B- DCP (Contrôle de la qualité et de la répression des fraudes)

Compte tenu de la nécessité de développer un contrôle préventif, la stratégie adoptée privilégie le contrôle à la production en combinaison avec le contrôle inopiné dans le processus de mise à la consommation, d'une part et le contrôle à l'importation, d'autre part. Pour une intervention efficace des services de contrôle, une démarche a été arrêtée en la matière :

❖ **Domaine du contrôle**

- Produits alimentaires
- Produits industriels
- Services

❖ **Nature du contrôle**

- Vérifier la conformité et la composition des produits
- S'assurer de la mise en œuvre de l'autocontrôle par les producteurs et les importateurs.

La démarche développée ci-dessus s'appuie sur le développement, d'une coordination étroite avec les différentes administrations et organismes intervenant dans le domaine du contrôle de la qualité (services vétérinaires, phytosanitaires, métrologie santé, douanes, etc...). Le contrôle aux frontières s'applique aux produits alimentaires et aux produits cosmétiques et d'hygiène corporelle sur la base d'une liste préétablie en conformité des positions tarifaires. Ce contrôle est effectué au niveau de toutes les importations

C- Les services de contrôle phytosanitaires

❖ **Le contrôle phytosanitaire**

Un dispositif législatif et réglementaire mis en place par les pouvoirs publics porte sur le contrôle phytosanitaire aux frontières pour l'exportation des produits agricoles. Conformément aux conventions et accords internationaux qui régissent les échanges commerciaux, le contrôle phytosanitaire, qui est sanctionné par l'établissement du certificat phytosanitaire, a pour objet de conférer aux végétaux destinés à l'exportation les garanties phytosanitaires exigées par le pays importateur.

❖ **Cas particulier pour la datte**

L'inspecteur de la Wilaya dispose d'un délai maximum de 24 heures pour délivrer l'attestation de traitement phytosanitaire après que l'inspecteur a été avisé de l'intention d'exportation de l'opérateur.

D- Les services vétérinaires (contrôle sanitaire animal)

Les animaux (volailles, chevaux, gibiers...) et produits d'origine animale (viandes, œufs, lait en poudre, miel, laine, peaux non traitées...) sont soumis au régime de contrôle sanitaire d'importation et d'exportation qui certifie qu'aucune maladie à déclaration obligatoire n'a été déclarée dans le pays exportateur.

Un contrôle sanitaire de ces produits est effectué aux frontières par les services vétérinaires. Certains produits, soumis au contrôle vétérinaire aux frontières, ne sont pas soumis à l'obligation de la dérogation sanitaire. Il s'agit, notamment :

- Des produits animaux traités ou transformés (Lait et Produits Laitiers).
- Les aliments concentrés destinés à l'alimentation animale.

3-3- Les avantages d'un guichet unique

Les Guichets Uniques concourent à la facilitation des échanges en accélérant les délais et en réduisant les coûts. Ils impliquent plus de transparence et permettent une meilleure traçabilité. Un Guichet Unique, quel que soit le modèle auquel il se réfère, doit être en mesure de fournir les avantages suivants:

- Fiabiliser les données échangées entre les partenaires ;
- Accélérer les temps de traitement de l'information grâce à l'élimination de la ressaisie et à la disponibilité en temps réel des informations ;
- Améliorer la collaboration entre entités différentes (publiques ou privées), afin de diminuer les coûts grâce au traitement automatique des informations, à la réduction des délais et à la limitation des déplacements ;
- Permettre une meilleure coopération transfrontalière et régionale en matière de commerce grâce à la possibilité d'avoir des échanges de données et de documents informatisés ;
- Accroître la compétitivité des entreprises du pays et augmenter l'attractivité des ports et des programmes de promotion des investissements ;
- Permet d'assurer l'efficacité de l'action administrative, tout en facilitant l'échange de données, ainsi que de réduire les délais de traitement des dossiers.

4.-Le rôle des technologies d'information et de communication dans la facilitation des opérations portuaires de BMT

Les technologies d'information et de communication sont des éléments essentiels dans la compétitivité et la réactivité de BMT. Nous allons exposer dans ce qui suit les différentes TIC utilisées au sein de BMT et leurs impacts sur la facilitation des opérations portuaires.

4-1- Les technologies d'information et de communication utilisées au sein de BMT

BMT met en place plusieurs systèmes informatisés :

4-1-1- CTMS (Container Terminal Management System)

Le CTMS est un système de gestion informatique de conteneurs de pointe qui gère efficacement tous les composants de terminal. Il combine les meilleures pratiques de gestion opérationnelle avec des technologies sécurisées, évolutives et fiables qui contribuent à améliorer la rentabilité. En exécutant des opérations stratégiques avec une gestion d'inventaire en temps réel, des outils de flux de travail flexibles et une intégration complète avec d'autres systèmes stratégiques, CTMS offre une visibilité et un contrôle complets de toutes les marchandises.

BMT dispose de ce système de gestion du Terminal à conteneurs moderne (CTMS) qui a pour objectif :

- ✓ D'effectuer des activités de terminal en temps réel.
- ✓ D'assurer une bonne planification du Terminal.
- ✓ D'offrir un niveau élevé de l'efficacité opérationnelle pour ses clients.
- ✓ D'améliorer le service et s'adapter aux besoins des clients.

➤ Le CTMS assure plusieurs tâches telles que

- ✓ Le suivi du processus d'importation et d'exportation
- ✓ La gestion des restitutions des conteneurs (vides ou pleins)
- ✓ Le suivi de dépotage des conteneurs
- ✓ La planification de navires et du parc à conteneurs
- ✓ Le suivi des opérations de chargement et de déchargement
- ✓ La réception des conteneurs à l'exportation
- ✓ Le suivi des opérations de shifting au niveau du parc à conteneurs
- ✓ La facturation des clients
- ✓ Le suivi du processus d'importation et d'exportation
- ✓ La gestion de retour des conteneurs vides au terminal

➤ Performances de CTMS

- ✓ Améliore la rentabilité.
- ✓ Réduit les coûts.
- ✓ Augmente la productivité.
- ✓ Élimine les erreurs et optimise les ressources.

4-1-2- PDS (Position Determining System)

BMT dispose d'un PDS (Position Determining System), autrement dit, le Système de Détection de Positionnement, qui permet de détecter tous les mouvements du conteneur en fournissant la position des appareils de manutention lorsque le conteneur est manipulé en employant le GPS (Gestion de Position par Satellite). PDS peut suivre automatiquement l'emplacement et augmenter la précision de l'empilage, ce qui améliore la productivité de l'exploitation du terminal.

Il existe deux modes PDS qui sont :

- ✓ **Mode de contrôle:** Le verrouillage de torsion ne peut être verrouillé ou déverrouillé si l'emplacement en temps réel de l'épandeur ne correspond pas à l'ordre de travail.
- ✓ **Mode de retour des données :** renvoyer l'emplacement d'opération en temps réel, tout en verrouillant ou déverrouillant le verrou de torsion.

Les avantages techniques du PDS

- ✓ Technologie de navigation par satellite
- ✓ Haute précision, fonctionnement, en tout temps
- ✓ Recueillir, filtrer, calculer toutes les données du codeur de portique, du codeur de chariot et de l'encodeur de levage.
- ✓ Fonction de contrôle automatique (sécurité), avec la fonction d'auto-vérification, lorsque quelque chose ne va pas avec PDS, il avertira le pilote par flash, puis le système PDS peut être arrêté manuellement ou automatiquement, et la grue peut fonctionner normalement sans système PDS.

4-1-3- RDS (Radio Data System)

Pour accroître sa compétitivité, BMT doit optimiser la gestion de ses parcs à conteneurs. A cet effet, des stratégies fondamentales consistant à contrôler en temps réel les équipements de manutention de conteneurs et à assurer des cadences de chargement et déchargement

plus rapides, ce qui bien entendu nécessite de disposer d'informations adéquates concernant les aires de transbordement et de stockage.

Pour cela, un système qui englobe tous les éléments de transmissions de données par radio fréquence (RDS) affecté à la gestion des conteneurs en ligne et en temps réel s'avère vital dans la perspective d'une gestion performante des vastes quantités d'information associées aux flux de conteneurs entrants et sortants du terminal.

➤ **Fonctionnement du RDS**

Le RDS fonctionne sur la base d'une transmission de données sans fil via les signaux hertziens numériques, opérant à une fréquence déterminée. La transmission sans fil maintient une liaison radio bilatérale entre un Terminal mobile au niveau d'un poste de travail (au niveau des parcs à conteneurs ou sur le quai) et le serveur principal sur lequel tourne le CTMS.

Le Terminal mobile est utilisé par les employés des opérations pour collecter et visualiser les données concernant la gestion du parc à conteneurs. Ce Terminal mobile peut être portable, mais il peut aussi être monté sur un portique ou sur tout autre type d'équipement de levage.

L'utilisation de la communication bilatérale signifie que les utilisateurs mobiles (par exemple grue, RTG, portique de levage) ne doivent pas se déplacer pour recevoir des instructions ou transmettre un rapport concernant les opérations. Ils sont donc en mesure d'effectuer leur travail en temps réel beaucoup plus efficacement avec gain de temps.

➤ **Les implications concrètes liées aux avantages du RDS se résument comme suit :**

- ✓ Mise à dispositions d'informations actualisées en temps réel.
- ✓ Cadences de chargement et déchargement plus rapides.
- ✓ Temps de réponse plus brefs.
- ✓ Meilleure utilisation des ressources humaines et matérielles.
- ✓ Productivité des ressources.
- ✓ Plus grande précision et niveaux de services améliorés.
- ✓ Les conteneurs ne sont plus égarés.

- ✓ Opérations au niveau des aires de stockage sont plus rapides et plus efficaces
- ✓ Opérations plus rapides au niveau des postes de transbordement.
- ✓ Flexibilité dans la reprogrammation des ressources et des tâches.

La mise en place du RDS est nécessaire afin de réaliser des objectifs en termes de qualité de service, de rapidité, de productivité et d'utilisation rationnelle des ressources.

4-1-4- OCR (Optical Character Recognition ou en Français Reconnaissance Optique de Caractère)

Pour améliorer l'efficacité et la productivité de la manutention des conteneurs en transit dans le Terminal à conteneurs, BMT a opté pour une installation du système OCR basé sur la reconnaissance des caractères.

OCR est conçu pour identifier en temps réel tous les conteneurs entrant dans le Terminal ou sortant. Au moment où le conteneur (transporté par camion) s'engage dans le Terminal ou lorsqu'il en sort, le système OCR saisit et archive les numéros des conteneurs et enregistre l'heure d'arrivée ou de sortie du conteneur.

Equipé de caméras à balayage linéaire ultra rapides et à haute résolution, le système OCR reconnaît l'image vidéo de chaque numéro d'identification inscrit sur les conteneurs et transmet ces numéros au CTMS. Le système est conçu pour reconnaître les codes conformes à la norme ISO sur les conteneurs transportés par les camions.

Les avantages d'OCR sont :

Ce système de suivi en temps réel devrait permettre à BMT d'accroître l'efficacité des opérations de suivi et donnera aux utilisateurs une information précise, ce qui améliorera les services à la clientèle et diminuera les retards et les coûts associés à la manutention et au transit des conteneurs.

4-1-5- Echange de données informatisées(EDI)

L'EDI est un système permettant d'échanger des données structurées d'un ordinateur à un autre à l'aide d'un logiciel de communication capable de répartir et de faire circuler l'information entre tous les opérateurs.

L'EDI est composé des éléments suivants :

- ✓ Une interface qui traduit le langage du logiciel dans celui normalisé ;
- ✓ Un module de communication comprenant une carte et un logiciel.
- ✓ De l'applicatif, c'est-à-dire le système d'information.

BMT utilise la norme internationale EDIFACT (Echange de Données Informatisées pour l'Administration, le Commerce et le Transport) qui est un ensemble de segment, chaque segment est un ensemble des codes internationaux (norme internationale) utilisés pour la transmission électronique de données, maintenue et coordonnée par le CEFACT (Centre pour la Facilitation des procédures et pratiques dans l'Administration, le Commerce et les Transports), en vue de faciliter les échanges entre les différents intervenants dans les opérations portuaires à l'international (éviter la paperasse et la perte de temps).

Parmi les EDIFACT utilisées au sein de BMT on trouve :

❖ **BAY-PLAN format EDIFACT**

Le bay-plan ou plan de chargement des conteneurs à bord du navire, qui regroupe la place à bord de chaque conteneur et les informations qui le caractérisent, constitue un document transmis sous format EDIFACT au manutentionnaire par un consignataire. Le bay-plan, accompagné d'instructions de manutention, permet de préparer et planifier l'escale.

❖ **COARRI format EDIFACT (COARRI - Décharge du conteneur / chargement du message du rapport)**

Un message sous format EDIFACT par lequel le terminal à conteneurs rapporte que les conteneurs spécifiés ont été déchargés ou chargés dans un navire, instructions de mise à disposition de conteneurs pour un transporteur (vides ou pleins), instructions particulières pour un conteneur (aspect des conteneurs frigo ou dangereux).

Le message COARRI est également utilisé pour confirmer que les conteneurs ont été déplacés ou restaurés à bord d'un navire.

Ce message fait partie d'un ensemble total de messages liés aux conteneurs. Ces messages servent à faciliter la gestion intermodale des conteneurs en rationalisant l'échange d'informations. Le scénario d'activité pour les messages contenus dans les contenants est clarifié dans un document distinct intitulé «Guide du scénario des messages conteneurs EDIFACT».

❖ CODECO (confirmation de départ du conteneur)

Un message par lequel un terminal, un dépôt, etc. confirme que les conteneurs spécifiés ont été livrés ou ramassés par le transporteur terrestre (route, rail ou péniche). Ce message peut également être utilisé pour signaler les mouvements internes du conteneur de terminal (à l'exclusion du chargement et de la décharge du navire).

▪ Le champ d'application de CODECO :

CODECO peut être utilisé pour le commerce national et international. Il est basé sur une pratique commerciale universelle et ne dépend pas du type d'entreprise ou d'industrie.

➤ Avantages de l'EDI :

- ✓ L'Échange de Données Informatisé (EDI) a été conçu à l'origine dans l'optique du "zéro papier" et afin d'automatiser le traitement de l'information c'est-à-dire disposer rapidement d'une information exhaustive et fiable.
- ✓ Dans la pratique, l'EDI permet de réduire notablement les interventions humaines dans le traitement de l'information, et donc de le rendre effectivement plus rapide et plus fiable.
- ✓ La rapidité des échanges électroniques permet des gains de productivité en participant à la mise en place du « juste-à-temps ».
- ✓ La qualité des traitements est accrue par le quasi élimination du risque d'erreur de saisie.

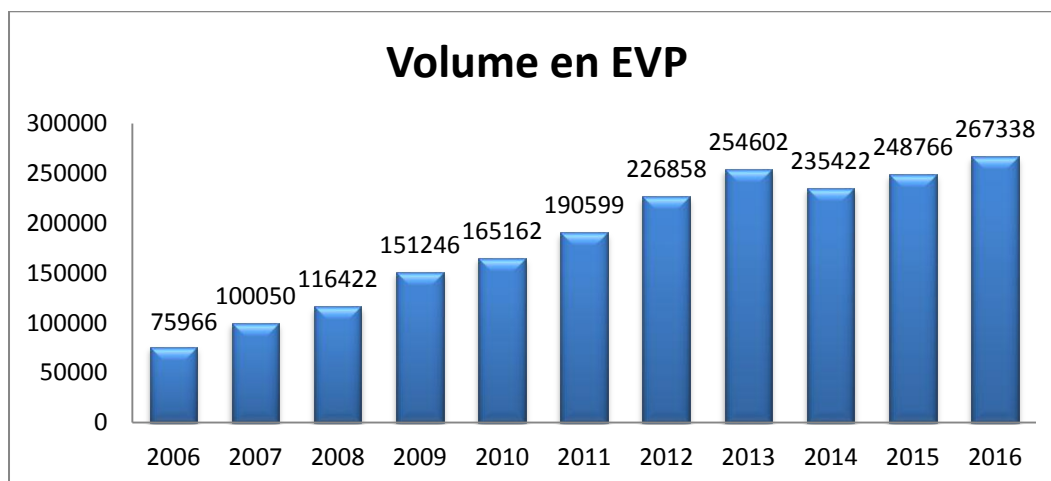
➤ Limites de la technologie EDI

- ✓ EDI est très coûteux.
- ✓ N'offre aucune flexibilité.
- ✓ Difficile à utiliser.
- ✓ A été développé que pour la très grande entreprise.

4-2- L'effet des TIC sur les performances de BMT

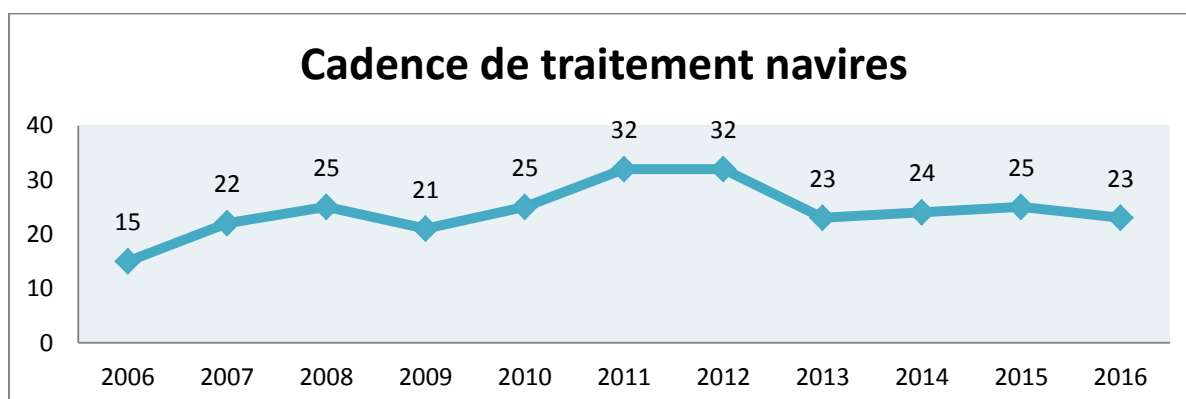
Nous allons traiter l'effet des TIC sur les performances de BMT, selon leur évolution de 2006 à 2016.

4-2-1- Le trafic annuel en EVP (Equivalent vingt pieds)



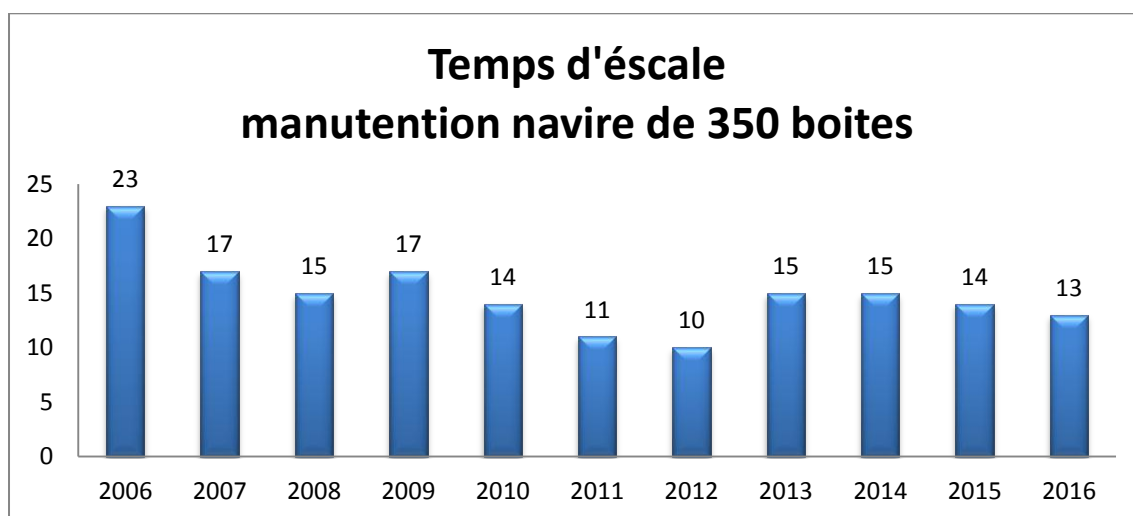
Commentaire : Le volume de trafic des conteneurs (embarquement/débarquement) entre 2006 et 2016 au sein de BMT, a connu en général une croissance par rapport à la première année de lancement des TIC. Cette augmentation est le résultat de la mise en place des TIC ce qui a amélioré la rapidité de traitement des conteneurs et donc une meilleure qualité des services.

4-2-2- La cadence de traitement des navires (CTS / heures)



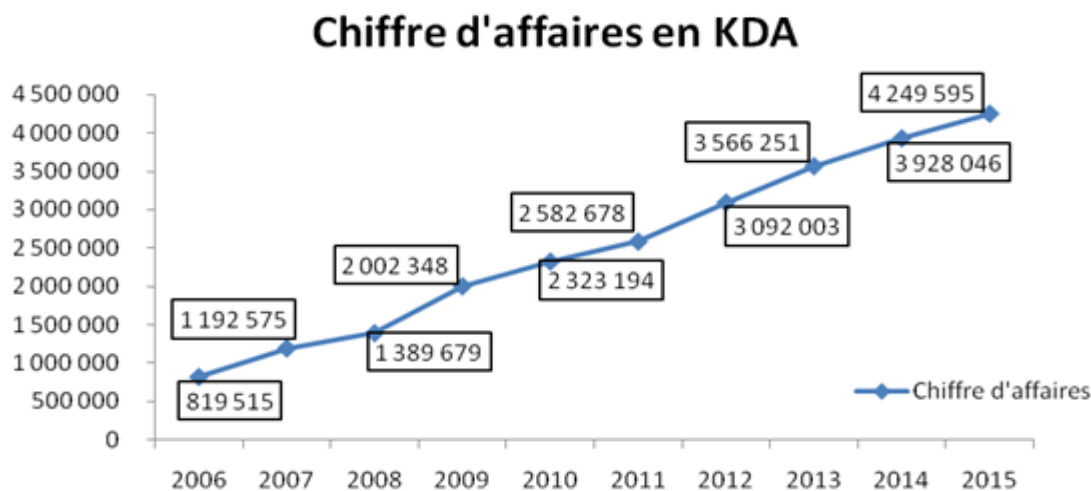
Commentaire : La cadence de traitement des navires est irrégulière en raison du taux de remplissage des blocs qui est trop élevé pour qu'il soit fluide. Avec l'utilisation des TIC le nombre de boîtes traitées est passé de 15 en 2006 à 23 en 2016, cela se traduit par l'amélioration provoquée par l'utilisation des TIC dans le traitement des navires.

4-2-3- Durée d'escale (heures / navires)



Commentaire : Avec des moyens modernes des TIC et de manutention, les temps d'escales pour un navire d'une moyenne de 350 conteneurs sont de plus en plus écourtés, sur une période de 10 ans, on est passé de 23h en 2006 à 13h en 2016, soit une baisse de 10 h.

4-2-4- chiffre d'affaire en KDA



Commentaire : Au cours de la période 2006-2015, le chiffre d'affaire de BMT a évolué de 819 515 KDA à 4 249 595 KDA, cette augmentation est le résultat de l'intégration des TIC dans les opérations portuaires. Donc l'utilisation des TIC dans les différentes opérations a aidé BMT à améliorer sa productivité ce qui a influencé positivement son chiffre d'affaire.

- En 2013 plusieurs navires destinés au port d'Alger ont été déhalés vers le port de Bejaia en raison de travaux déroulant au port d'Alger. BMT s'est retrouvé à traiter un nombre de navires beaucoup plus important, ce qui a naturellement baissé les indicateurs de performances et qui a causé la congestion du terminal et de ce fait le ralentissement de la productivité et l'allongement des délais de traitements. Certains clients composants le TOP 10 ont ainsi préféré diversifiée les risques et ont fait transiter une partie de leurs volumes via d'autres ports du pays durant l'année 2014, ce qui explique la baisse du volume entre ces deux années. Cependant BMT SPA avec toutes les TIC qui ont été misent en place a su reconquérir ses clients durant l'année 2015.

En générale, BMT a réussi de créer une véritable communauté des échanges et des transports internationaux et elle a assuré une meilleure efficacité et une plus grande rapidité dans ses différentes opérations et donc une meilleure performance. Cette amélioration est due à l'utilisation des technologies d'informations et de communications pour faire face aux exigences de rapidité et de fiabilité du transport et du commerce international.

4-3- Impact des technologies d'information et de communication sur la facilitation des opérations de BMT

Le port, lieu de rupture de charge, frontière entre le transport terrestre et le transport maritime est naturellement un lieu de convergence de nombreux flux d'informations. Les communautés portuaires sont aujourd'hui très impliquées dans la mise en œuvre de systèmes informatiques assurant une maîtrise de ces flux d'informations.

Les TIC assurent :

- ✓ L'augmentation de la productivité du port et l'amélioration de la qualité de ses services ;
- ✓ Une plus grande rapidité des opérations et une plus grande rigueur des procédures administratives ;
- ✓ La diminution des délais d'immobilisation des marchandises dans le port, et une réduction de la durée des escales ;
- ✓ Un meilleur rendement des surfaces de stockage et de l'outillage ;

- ✓ La relation client/fournisseur est enrichie par la fréquence et le raccourcissement des délais de réponse ;
- ✓ Augmenter la vitesse de traitement des transactions en éliminant les procédures manuelles au profit d'une automatisation des échanges entre les partenaires commerciaux ;
- ✓ Réduire les coûts, en abaissant les frais généraux d'inventaire par l'accélération du traitement des bons de commandes et des factures ;
- ✓ Augmenter la productivité du personnel, en leur allouant du temps supplémentaire pour des tâches plus stratégiques ;
- ✓ Des gains économiques grâce à la réduction des délais de livraison et du stock ;
- ✓ La suppression des temps de saisie à la réception et la réduction des temps de saisie à l'émission ;
- ✓ L'accélération des échanges d'information ;
- ✓ Les gains administratifs (réduction des tâches de saisie, des coûts papier) ;
- ✓ Une meilleure qualité et sécurité de l'information.
- ✓ Une véritable amélioration de l'offre de transport international, et la création d'une véritable communauté internationale des échanges et des transports internationaux.
- ✓ Une meilleure efficacité du port face aux exigences de rapidité et de fiabilité du transport et du commerce international.

Les échanges d'informations directes entre les systèmes informatiques des entreprises concernées apparaissent donc comme un formidable enjeu de compétitivité.

➤ **Limite des technologies d'information et de communication**

Parmi les limites des TIC au sein de BMT on peut citer :

- Les pannes et coupures de service conduit à la prise en charge traditionnelle des différents documents de transport par chaque intervenant dans son propre système d'information qui s'accompagne généralement de saisies multiples génératrices, de pertes de temps, d'erreurs, de dégradations de l'informations et donc de coûts.
- Problèmes de stress lié à l'utilisation des TIC provenant souvent d'un manque des cohérences dans la conception de ces systèmes complexes.
- Problèmes de rentabilité :
 - Cout du matériel, du logiciel, de l'entretien et du renouvellement

- Il est fréquent de voir apparaître un suréquipement par rapport aux besoins et donc une sous-utilisation des logiciels.
- Cout de la formation du personnel, de sa résistance aux changements.
- Cout généré par la modification des structures par la réorganisation du travail, par la surabondance des informations.
- Cout dû au rythme soutenu des innovations.

-La signature électronique n'est pas utilisée au sein de BMT, cela pose la problématique avec les opérateurs étrangers, notamment dans la législation en exigeant la présentation des documents sur papier avec des signatures manuscrites, car en Algérie la signature électronique et la certification électroniques n'est pas reconnue comme équivalent légal de la signature manuscrite, cela provoque la non dématérialisation et la non fluidification des transactions commerciales et administratives.

Conclusion

La facilitation des opérations portuaires et douanières à l'international nécessite la mise en place d'un cadre d'association et de coopération entre les différents intervenants à tous les plans (local, national et international) et la création des guichets uniques aux niveaux des ports.

Cependant, cette association ne suffit pas, il est nécessaire de l'accompagner par l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de communication (Système d'échange de données informatisées EDI, commerce électronique) en vue de faciliter toutes les opérations logistiques de manutention, d'acconage et les formalités de contrôle douanier à travers le ciblage et le traitement préalable des informations concernant les arrivages des marchandises. Sans doute l'utilisation des nouvelles technologies assure un traitement rapide des marchandises ce qui diminue les coûts et les délais.

Le stage réalisé au niveau de BMT (Bejaia Mediterranean Terminal) nous a permis de mieux cerner la problématique des technologies d'information et de communication (TIC), et nous a éclairé sur le rôle important que joue ces TIC dans la facilitation des opérations portuaires à l'international.

Les avantages d'un système informatique portuaire ouvert et communicant ne sont plus à démontrer c'est aujourd'hui un impératif stratégique. L'informatisation des circuits d'informations qui accompagnent le passage de la marchandise, celui du conteneur et de l'escale du navire, permet des gains de productivité dans la collecte, le traitement et la transmission des données.

Conclusion générale

L'objectif majeur de chaque économie est d'accaparer une part importante dans le commerce international. Cette commercialisation à l'international doit être effectuée avec la minimisation des coûts et des délais et par voie de conséquence la maximisation des profits.

Pour répondre à cette préoccupation, l'usage des technologies d'information et de communication dans les opérations portuaires à l'international est indispensable vu les avantages qu'elles procurent dans la facilitation des opérations et procédures portuaires.

Lors du passage d'une marchandise par le port, les circuits d'informations entre professionnels portuaires sont complexes, ils font intervenir de multiples partenaires échangeant de nombreux documents et informations.

L'informatisation des circuits d'informations qui accompagnent le passage de la marchandise, celui du conteneur et de l'escale du navire, permet des gains de productivité dans la collecte, le traitement et la transmission des données.

Il est utile de rappeler l'objet de cette étude qui consiste à comprendre le rôle des technologies d'informations et de communications dans la facilitation des opérations portuaires à l'international.

De ce fait, nous avons effectué une recherche à travers divers documents pédagogiques et des documents internes au sein de BMT (Bejaia Mediterranean Terminal) où nous avons effectué notre stage pratique.

Après avoir évalué les résultats de nos analyses, nous avons constaté que les TIC ont un impact direct sur la productivité et les performances de BMT, elles assurent une plus grande rapidité des opérations et une plus grande rigueur des procédures administratives, et elles contribuent à la diminution des délais d'immobilisation des marchandises dans le port et donc l'augmentation de la productivité du port et l'amélioration de la qualité de ses services.

Au cours de la période 2006-2015, le chiffre d'affaire de BMT a évolué de 819.515 KDA à 4249595 KDA, cette augmentation est le résultat de l'intégration des TIC dans les opérations portuaires. Donc l'utilisation des TIC dans les différentes opérations a aidé BMT à améliorer sa productivité en augmentant la vitesse de traitement des transactions, en éliminant les procédures manuelles au profit d'une automatisation des échanges entre les partenaires commerciaux, réduire les coûts en abaissant les frais généraux d'inventaire par l'accélération du traitement des bons de commandes et des factures.

BMT a assuré une véritable amélioration de l'offre de transport international, et à créer une véritable communauté internationale des échanges et des transports internationaux.

Conclusion générale

Une meilleure efficacité du port face aux exigences de rapidité et de fiabilité du transport et du commerce international. De ce fait, notre hypothèse est vérifiée.

Mais durant notre recherche, nous nous sommes retrouvés confrontés à des obstacles qui sont:

En premier lieu, la durée de notre stage pratique n'été pas suffisante pour traiter notre sujet de recherche qui est le rôle des TIC dans la facilitation des opérations portuaires à l'international. Ce thème est vaste et demande plus du temps à lui accordé pour pouvoir mettre en pratique nos connaissances dans une entreprise telle que BMT.

En second lieu, la confidentialité de quelques documents internes de BMT, nous ont empêchés d'accéder aux informations qui auraient servie pour l'amélioration de notre étude. Mais cela, ne nous a pas détournés de notre objectif de faire un travail de qualité qui servira comme référence aux prochaines promotions.

Pour clore, nous recommandons d'accorder une durée de stage plus importante aux étudiants de fin de cycle ce qui leurs permettra de rapprocher leurs connaissance théoriques avec la pratique afin de pouvoir traverser le monde de travail avec le bagage nécessaire.

Ouvrages

- Charpentier.P : « économie et gestion de l'entreprise », édition Armand colin, Paris, 2004.
- Chehrit.K, « l'organisation mondiale du commerce », Alger livres éditions, Alger, 2007.
- Ghislaine.L/Hubert.M, « Commerce international », 3^{ème} édition Dunod, Paris, 2010.
- Lavergne.R, « intégration et coopération régionale en Afrique de l'ouest », édition Karthala, paris, 2006.
- Natarel.E, « Le rôle de la douane dans les relations commerciales internationales », 2ème édition ITCIS, France, octobre 2007.
- WULF.L, SOKOL.J, « Manuel de modernisation douanière », édition ESKA, France, 2007.

Articles des revues

- Karim.L, « l'info-logistique en général et du guichet unique en particulier », Revue le phare N°169, juin 2013.
- MERZOUG.S, « EDI : enjeux et intérêt pour les ports », Revue d'économie contemporaine N°1, 2008.

Mémoires

- KHALA.A, « la chaine logistique en commerce international : facilitations, réalités et perspectives : cas de l'Algérie », mémoire de magister, université d'Oran, option Finance Internationale, promotion 2012/2013.
- Ngakegni.CH, «Impact des TIC sur le tissu productif des biens et services au Maroc», mémoire de fin d'étude, institut national de statistique et d'économie appliquée de Maroc, option Statistique et Economie, promotion 2010.
- Sébastien.R, « Appréciation de système douanier automatisé appliqué au port de Toamasina Madagascar », mémoire de fin de cycle, Université de Toamasina, option économie et finance, promotion 2008.

Autres

- Bauby.P, Bonnotte.C, Capelle.C, entretien universitaires réguliers pour l'administration en Europe : « Les guichets uniques en Europe », Avril 2007.
- Conférence N°2 de l'OCDE des ministres : «petites et moyennes entreprises (PME)», Istanbul-Turquie, 3-5 juin 2004.
- Conférence organisé par M. René MONORY Président du Sénat, « L'ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE NORD-AMÉRICAIN : Genèse, résultats et perspectives », novembre 1996.
- Commission Economique pour l'Afrique, « les recommandations du CEFAC-ONU pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques », 2008 : www.unecce.org/cefact/trafix/bdy_resc.htm.
- Commission européenne : Le partenariat UE – Algérie enrichi par 4 nouveaux programmes de coopération, décembre 2013.
- Commission européenne : Rapport sur l'état des relations UE-Algérie dans le cadre de la PEV rénovée, Bruxelles, Mars 2017.
- Communication sur les principaux risques encourus par l'entreprise qui utilise l'EDI, France, 2011.
- Études économiques de l'OCDE, «Economie de l'union européenne », Juin 2016 : www.oecd.org/fr/eco/etudes/etude-economique-economieunioneeuropeenne-et-zone-euro.htm.
- Francis Lorentz, Rapport sur le commerce électronique, France, 1998.
- Guide de la facilitation du commerce international, Mozambique, 2011.
- Monographies de la CNUCED sur la gestion portuaire : p. Lelarge, J. Denel, P. Herman, « les échanges de données informatisées portuaires », New York.
- OCDE, « Perspectives des technologies d'information et de communication de l'OCDE », 2004 : <https://www.oecd.org/fr/sti/ieconomie/37620150.pdf>.
- Rachid.R, « Evaluation de la mise à niveau des PME en Algérie », université de Sétif, 2014.
- Rapport de la Commission Economique pour l'Afrique (CEA), « Étude sur les insuffisances dans l'utilisation des TIC pour la facilitation des échanges dans les pays africains », 2009.
- Rapport de la réunion d'experts sur le rôle des TIC dans la facilitation du commerce aux frontières et dans les ports, Genève, du 16 au 18 octobre 2006.

Bibliographie

- Rapport de mission sur l'atelier régional sur le futur de SYDONIA région Afrique occidentale et centrale (AOC) et de (OMD), Lomé-Togo, 29-30 novembre 2016.
- Rapport sur les objectifs du Millénaire pour le développement (OMD), New York, PNUD, 2003: <http://www.wcoomd.org>.
- Rapport sur les priorités de la coopération pour l'Afrique subsaharienne et le nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), AVRIL 2002.
- Recommandation N°33, centre des nations unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU), Genève, juillet 2005.
- Séminaire 4ème année de l'Ecole National d'Administration, « la facilitation des transactions du commerce International », année scolaire 2003/2004.
- Thomas Fuller, « l'ASEAN inaugure la Commission des droits de l'homme », Le New York Times, octobre 2009 : <http://www.asean.org>.

Glossaire

- **Le remorquage** : il consiste à tirer ou à pousser le navire pour effectuer les manœuvres d'accostage.
- **Le pilotage** : la mise à disposition d'un pilote pour assister ou guider le commandant du navire dans les manœuvres d'entrée, de sortie.
- **L'amarrage** : cette notion englobe l'amarrage et désamarrage. L'amarrage consiste à attacher et fixer le navire à quai une fois accosté pour les 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.
- **La manutention** : 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.
- **L'aconage** : comprend les opérations de réception, le transfert, la préservation, marquage et livraison des marchandises.
- **Le transitaire** : Il est l'intermédiaire entre le chargeur (importateur ou exportateur) et le consignataire du navire, ou bien le représentant du chargeur dans le transport maritime de marchandises.
- **Le consignataire** : Le consignataire joue un rôle prépondérant vis-à-vis de l'armateur. Ce dernier fait appel au consignataire pour la prise en charge du navire au port d'escale sur lequel il n'est pas représenté par une succursale ou une agence.
- **Manutentionnaire (ou aconier)** : L'activité du manutentionnaire consiste à charger et à décharger des marchandises.
- **Courtier maritime** : Le courtier est la personne agréée qui met en rapport les offreurs et les demandeurs de services. Il lui incombe, également de rédiger les contrats et de tenir la mercuriale des prix.
- **La douane** : Outre qu'elle contrôle les marchandises qui transitent dans le port et qu'elle tient les statistiques sur le commerce extérieur, la douane vérifie les déclarations et l'encaissement des droits et taxes sur les marchandises qui y transitent et assujetties.
- **Le transporteur** : Le transporteur prend en charge le transport de marchandises par mer d'un lieu à l'autre, qu'il soit propriétaire ou non propriétaire, (affréteur) du navire.
- **Le chargeur** : Il est le propriétaire de la marchandise transportée, matérialisée par un document écrit appelé connaissement.

Liste des tableaux et des schémas

Liste des tableaux

Tableau N°1 : Les conséquences de la coopération Algérie-UE sur les recettes budgétaires de l'Algérie	19
Tableau N°2 : Equipements spécialisé de BMT	62

Liste des schémas

Schéma N°1 : Les étapes de demande d'admission du transitaire auprès de l'inspection aux frontières	64
Schéma N°2 : La procédure de dédouanement	65
Schéma N°3 : Le trafic annuel en EVP (Equivalent vingt pieds) au sein de BMT	78
Schéma N°4 : La cadence de traitement des navires (CTS / heures) au sein de BMT	79
Schéma N°5 : Durée d'escale (heures / navires) au sein de BMT	79
Schéma N°6 : chiffre d'affaire en KDA de BMT	80

Table des matières

Remerciement	
Dédicace	
Liste des abréviations	
Sommaire	
Introduction générale	01
Chapitre 01 : Les défis de la facilitation des échanges	04
I.-Rôle de l'organisation mondiale du commerce dans la facilitation des échanges	04
1-.Définition de L'organisation mondiale du commerce	05
2-.Recommandation de l'organisation mondiale du commerce	05
2.1. Liberté du transit	05
2.2. Frais et formalités des importations et exportations	06
2.3. Publication et administration des règles commerciales	06
3-.Rôle de l'organisation mondiale du commerce dans le développement des échanges	07
II.-Les accords de partenariat économique et facilitation des échanges	08
1.-Les types d'accord de partenariat économique	09
1.1. La zone de libre-échange	09
1.2. L'union douanière	09
1.3. Le marché commun	09
1.4. L'union économique	10
1.5. L'intégration économique parfaite	10
2.-Les principaux regroupements régionaux dans le monde	10
2.1.L'organisation régionale Africaine : Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD)	10
2.2. L'organisation régionale Américaine : Accord de libre-échange nord-américain (ALENA)	11
2.3. L'organisation régionale asiatique : Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN)	13
2.4.L'organisation régionale Européenne : Union européenne (UE)	14
3-. Les accords de partenariat économique entre l'Algérie et l'Union Européenne	15
3.1. Les domaines de coopération entre l'Algérie et l'Union Européenne	15

3.2. Les instruments de coopération entre l'Algérie et l'Union Européenne.....	18
3.3. Les conséquences de la coopération Algérie - Union européenne sur l'économie algérienne	19

III-. Les principales recommandations relatives à l'utilisation des technologies d'information et de communication	21
1- Les recommandations des organisations internationales en matière de technologie d'information et de communication	22
1.1. Organisation mondiale de douane (OMD)	22
1.2. Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU)	23
1.3. Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED).....	27
2- Les technologies de l'information et de la communication utilisés par les services douaniers.....	28
3- Le rôle des organisations internationales dans la facilitation des opérations douanières	30

Chapitre 02 : Les technologies de l'information et de communication comme support à la facilitation des échanges internationaux..... 33

I-.Généralités sur les technologies d'information et de communication	33
1- Définition des technologies de l'information et de la communication	34
2- Caractéristiques des technologies de l'information et de la communication	35
3- Les différents types des technologies de l'information et de la communication	36
4- Les opérations douanières	36
4.1. L'informatisation des procédures	36
4.2. Le contrôle sans intrusions	37
4.3. L'analyse du risque	37
4.4. La traçabilité.....	37

II-. Le guichet unique comme solution à la multitude des intervenants dans les enceintes portuaires	38
1- Définition de guichet unique	38
2- Les avantages de la mise en place d'un guichet unique	38
2.1. Avantages pour les pouvoirs publics	39
2.2. Avantages pour les opérateurs commerciaux	39
2.3. Avantages pour les opérateurs	40
3- Les différents modèles de guichet unique	41

3.1. Le Guichet unique portuaire.....	41
3.2. Le Guichet Unique douanier	41
3.3. Le Guichet Unique des Affaires.....	41
4-. Déclinaison régionale d'un guichet unique.....	42
4.1. Le guichet unique transfrontalier	42
4.2. Le guichet unique régional.....	43
4.3. La coopération Interrégional	44
III-.Effets des technologies de l'information et de communication sur les opérations douanières et Les échanges	44
1-.Effets des technologies de l'information et de la communication sur la croissance économique.....	44
1.1. Les effets multiplicateurs	44
1.2. L'effet déflateur.....	45
1.3. L'effet qualité	45
1.4. L'effet de substitution du capital au travail	45
1.5. L'effet productivité globale des facteurs	45
2-.Le rôle initiateur des services douaniers dans la mise en place des technologies de l'information et de la communication portuaires	46
3-.Avantages et inconvénients des technologies d'information et de communication	48
3.1. Les Avantages des TIC.....	48
3.2. Les inconvénients des TIC	48

Chapitre 3 : Les technologies d'information et de communication dans les opérations portuaires..... 50

I-. Les technologies d'informations et de communication dans le commerce extérieur Algérien	50
1-.Création d'un système d'échange de données informatisées (EDI)	51
1.1. Introduction à l'échange de données informatisées	51
1.1.1. La notion de l'échange de données informatisées.....	51
A- Définition de l'échange de données informatisées	51
B- Les avantages d'échange de données informatisées	51
1.1.2. La mise en œuvre de l'EDI	52
A- Les étapes de la mise en œuvre de l'échange de données informatisée.....	52
B- Mise en exploitation de l'échange de données informatisées.....	52
1.2. L'EDIFACT/ONU comme norme internationale de l'EDI.....	53
1.2.1. Mise en place de l'EDIFACT/ONU	53
A- Création d'un organe central de mise en place et de coordination.....	53
B- La collaboration de tous les intervenants dans les opérations de commerce extérieur	54

1.2.2. Répartition des données dans les messages EDIFACT/ONU	54
A- Composition de l'EDIFACT/ONU	54
1. Répertoire des éléments de données (EDED)	55
2. Les règles de syntaxe.....	55
3. Règles pour la confection des messages standards.....	55
4. Le dictionnaire des segments et messages	55
5. Les règles d'affichage	55
B- Conception d'un message EDIFACT	55
1. Les éléments de données.....	55
2. Les segments	55
3. Les messages standards	56
2-. Le commerce électronique	56
2.1. L'internet et le commerce (commerce électronique)	56
2.2. Dédouanement électronique entre la nécessité et contrainte	58

II-. Le rôle des technologies d'information et de communication dans la facilitation des opérations du commerce international au sien de BMT	59
1-. Présentation de l'organisme d'accueil BMT	59
1.1. Historique, présentation et situation géographique de BMT.....	60
A- Historique	60
B- Présentation de BMT	60
C- Situation géographique	60
1.2. Activités de BMT	61
1. opérations planification.....	61
2. opérations de manutention	61
3. opération d'aconage.....	61
2-. Procédures des opérations maritimes au sien de BMT	62
A- A l'importation.....	63
B- A l'exportation	67
3-. La mise en place d'un guichet unique au sien de BMT.....	68
3.1. Centre de service du guichet unique	68
3.2. Les différents modèles du guichet unique au sien de BMT	68
A- Les services de Douane.....	69
B- DCP (Contrôle de la qualité et de la répression des fraudes)	69
C- Les services de contrôle phytosanitaires	70
D- Les services vétérinaires (contrôle sanitaire animal).....	70
3.3. Les avantages d'un guichet unique	71
4-. Le rôle des technologies d'information et de communication dans la facilitation des opérations portuaires de BMT	71
4.1. Les technologies d'information et de communication utilisées au sein de BMT	71
4.1.1. CTMS (Container Terminal Management System)	72
4.1.2. PDS (Position Determining System)	73

4.1.3. RDS (Radio Data System)	73
4.1.4. OCR (Optical Character Recognition)	75
4.1.5. Echange de données informatisées(EDI).....	76
4.2. L'effet des TIC sur les performances de BMT.....	78
4.2.1. Le trafic annuel en EVP (Equivalent vingt pieds).....	78
4.2.2. La cadence de traitement des navires (CTS / heures).....	79
4.2.3. Durée d'escale (heures / navires).....	79
4.2.4 chiffre d'affaire en KDA.....	80
4.3. Impact des technologies d'information et de communication sur la facilitation des opérations de BMT	81
Conclusion Générale	84
Bibliographie	86
Glossaires	
Liste des tableaux et des schémas	
Annexes	
Table des matières	
Résumé	

Résumé

L'objet de notre travail consiste à étudier le rôle des technologies d'information et de communication (TIC) dans la facilitation des opérations portuaires au niveau du terminal à conteneur du port de Bejaia. Il s'agit plus particulièrement de leur rôle sur la performance et la productivité portuaire et dans le développement du commerce maritime.

Pour cet effet, nous avons suivi une démarche analytique basée sur des données collectées sur le lieu de stage (*Bejaia Méditerranéen Terminal*) et sur des informations tirées des différents entretiens réalisés avec les responsables de cette entreprise.

Notre étude nous a permis de conclure que l'intégration des TIC dans l'exploitation du terminal à conteneur du port de Bejaia a un effet positif sur la productivité et la performance de ses activités portuaires et sur l'assouplissement des procédures administratives.

Mots-clés

TIC, opérations portuaires, terminal à conteneur, facilitation des échanges maritimes.

ملخص

الغرض الرئيسي لهذا البحث ، هو دراسة دور تكنولوجيات الإعلام والاتصال في تسهيل العمليات التجارية لميناء بجاية (BMT)، وأثرها على الأداء والإنتاجية ودورها الفعال في تنمية التجارة الخارجية .

لهذا الغرض اتبعنا منهجا تحليليا للبيانات والمعلومات التي تم جمعها خلال التدريب التطبيقي في ميناء بجاية . سمحت لنا هذه الدراسة أن نستنتج أن استخدام مختلف تكنولوجيات الإعلام والاتصال في ميناء بجاية تنتج أثرا إيجابيا من حيث الإنتاجية والأداء.

كلمات المفتاح:

تكنولوجيات الإعلام والاتصال، عمليات الموانئ، محطة الحاويات، تسهيل التجارة البحرية.