

INTRODUCTION

« L'espace maritime est défini comme un système géographique dont la finalité consiste à relier les espaces continentaux¹ ».

Le Bénin s'est engagé depuis la fin des années 80 dans un processus de transformation radicale de son économie. Les réformes entreprises ont contribué à l'amélioration du cadre macro-économique, au désengagement progressif de l'Etat du secteur productif, à la restructuration du secteur financier et à l'amélioration de la gestion des finances publiques.

Le Port de Cotonou constitue un précieux instrument de développement économique. Il occupe une position privilégiée sur le trafic maritime de l'Afrique de l'Ouest. En plus du trafic du Bénin, il assure la desserte du Niger, du Burkina Faso, du Nigéria et du Mali et se positionne de plus en plus comme le port de convergence de la sous-région². Pour continuer à jouer ce rôle, il doit s'intégrer et s'adapter à la nouvelle évolution de l'économie mondiale au risque de compromettre sa survie et son développement. Face à cette réalité, le Bénin se doit d'adapter ses structures portuaires aux réalités technologiques et aux exigences du commerce international afin de rendre plus performante sa chaîne des transports. Cette performance ne sera atteinte que grâce à la célérité des opérations à la sécurité des marchandises et à la maîtrise des coûts de passage portuaire etc.

Au Bénin, conscientes de ces réalités et prenant la juste mesure des défis et des opportunités liées à la globalisation et sous la pression de la concurrence régionale, les autorités ont déployé des efforts importants d'investissements en infrastructures et en équipements afin que le Port de Cotonou puisse s'adapter aux nouvelles exigences du commerce international.

Malheureusement, l'on constate que malgré les efforts consentis pour garantir la célérité des opérations d'enlèvement des marchandises, la maîtrise des coûts de

¹ Antoine Frémont, Conteneurisation et Tiers-monde à travers l'exemple de la Compagnie Générale Maritime, Les cahiers Scientifiques du Transport, n°34 p 31, 1998

² [www.africaneconomicoutlook.org/. fr/pays/afrique-de-louest/benin/](http://www.africaneconomicoutlook.org/.fr/pays/afrique-de-louest/benin/)

passage portuaire, le Port de Cotonou ne répond toujours pas aux exigences logistiques et aux attentes des utilisateurs qui y interviennent.

C'est ainsi que le 11 octobre 2011, le souhait de l'Etat Béninois de réorganiser structurellement le port de Cotonou et de le doter d'un Guichet Unique est devenu une réalité. En effet, après les phases successives, à savoir: analyse du contexte économique et douanier béninois et de la sous-région, consultation des acteurs portuaires, développement des fonctions spécifiques au système béninois, mise en œuvre associée à une phase pilote, plan de communication et formation intensive des utilisateurs, les Autorités et la société d'Economie Mixte SEGUB lancent officiellement ce nouvel outil dédié à la facilitation du commerce extérieur béninois : **LE GUICHET UNIQUE PORTUAIRE (GUP)³**.

Cette plateforme unique, dématérialisée et interactive, est entièrement dédiée à la facilitation du commerce et a pour particularité de proposer un service de « sécurisation des recettes » des acteurs portuaires majeurs du Bénin, du secteur public aussi bien que du parapublic.

Par ailleurs, pour mieux apprécier les obstacles liés à la facilitation des opérations portuaires au Port de Cotonou, il convient d'identifier les points de blocage à la fluidité des marchandises, la conduite efficiente des opérations portuaires et proposer si possible, des solutions concrètes et suffisamment opérationnelles pour améliorer significativement les transactions portuaires.

Il nous paraît alors intéressant de nous demander, en quoi consiste la performance du Guichet Unique Portuaire et quelles en sont les variables explicatives, sur quel facteur agir de façon efficiente pour améliorer le rendement du Guichet Unique Portuaire?

Telles sont les questions auxquelles nous avons essayé d'apporter des réponses dans ce travail.

³ letelegramme.net/?p=3102 / Publié par Armando le octobre 13, 2011

C'est justement pour cette raison que le thème intitulé «*Analyse de l'impact du guichet unique sur les opérations d'enlèvement des véhicules d'occasion au Port de Cotonou*» a été choisi.

Pour le développement du présent travail, nous nous sommes attachés dans un premier temps à présenter la problématique et la méthodologie de recherche. Ensuite dans une seconde partie, nous nous sommes intéressés au cadre de recherche. Enfin une troisième partie a été consacrée à l'étude empirique de notre thème.

CHAPITRE I: CADRE THEORIQUE

Il se repose sur le contexte de l'étude, la problématique et intérêts de la recherche, de la revue de littérature, des objectifs, hypothèses et indicateurs de recherche.

1.1.1 Contexte géographique de l'étude

La République du Bénin est située en Afrique occidentale avec les coordonnées géographiques suivantes : 9°30' N, 2°15' E⁴. Avec une superficie de 112 622 km², elle fait front au Sud sur les eaux de l'Océan Atlantiques du Golfe de Guinée sur 124 kilomètres, et s'allonge du Nord au Sud sur une distance d'environ 672 km ; la largeur maximale qui s'étend entre les hautes montagnes de la partie septentrionale de la ville de Natitingou jusqu'au Borgou atteint 324 km.

La République du Bénin est limitée au Nord Ouest par le Burkina Faso, au Nord Est par le Niger, à l'Ouest par le Togo, à l'Est par le Nigeria et au Sud par l'Océan Atlantique.

Le Bénin est caractérisé par un climat très variant. Le climat est de type subéquatorial au Sud, et subtropical au Nord. Cette situation est le résultat de deux facteurs importants. Premièrement les zones côtières sont bien protégées des vents de l'Ouest; deuxièmement, les Barrières de L'Atacora à l'Ouest et Nord Ouest réduisant le montant annuel de pluie⁵.

La population de la République du Bénin est estimée à 5 810 000 habitants en 1996 avec une grande concentration démographique au Sud du pays. Cotonou compte plus de 550,000 habitants, Porto Novo de près de 300 000 et Abomey de 90,000 habitants. Depuis 1930, on observe une nette augmentation de la population. Elle est passée de 1 million d'habitants en 1930 à 2 millions d'habitants en 1960, 3,4 millions en 1980 et 4,5 millions en 1990. Selon les prévisions démographiques des Nations Unis, la population du Bénin serait de 10 millions d'habitants en 2020 avec un taux de croissance 1990-2020 de 2,74 %. Il existe un

⁴ <http://fr.wikipedia.org/wiki/Bénin>

⁵ Ibid

grand exode interne au Bénin avec les villes comme Cotonou, Porto-Novo et Parakou absorbant la grande partie des migrations rurales. La population de Cotonou est passée de 70 000 habitants en 1960 à 810 000 en 1990.

D'ici à l'an 2020 la population de Cotonou atteindra près de 3 millions d'habitants. Près de la moitié de la population du Bénin parle Fon. Les langues Yuruba, Bariba et Dendi sont les autres qui sont parlées au Bénin.

Pour parler du Port Autonome de Cotonou on peut dire qu'au Dahomey, jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle, les opérations d'embarquement et de débarquement de marchandises s'effectuaient en deux points du littoral à savoir : Ouidah et Grand-Popo. En 1891 le premier wharf doté de treuils à ossature métallique fut construit. Mais, ce wharf ne pouvait pas aller suffisamment en mer pour faciliter l'accostage des navires. Il fut reconstruit plusieurs fois en 1910, 1926, 1928, 1950 suivant l'accroissement du trafic qui a doublé et qui devrait atteindre 304.000 tonnes en 1960.

Devant cette incapacité du wharf à répondre aux exigences du trafic, les autorités coloniales françaises de l'époque ont confié diverses missions ainsi que la réalisation de plusieurs études au Bureau Central d'Etudes des Equipements d'Outre Mer (BCEOM) et à la Société Grenobloise des Etudes d'Aménagement Hydraulique (SOGREAH) de 1952 à 1959 pour pouvoir trouver de meilleures solutions à la situation qui prévalait.

Le 10 juillet 1952 Pelnard-Considère, l'ingénieur de BCEOM conclut que le meilleur remède à apporter réside dans l'établissement d'un port en eau profonde enraciné sur la côte⁶. L'examen approfondi des différentes solutions (port à accumulation de sable, port à transit artificiel de sable et port îlot) a abouti pour des raisons économiques et politiques aux choix du port à accumulation de sable, en eau profonde à Cotonou.

Ainsi, les activités du Port de Cotonou ont effectivement démarré le 1^{er} décembre 1964 et ce dernier a connu l'accostage du premier navire dénommé « FOCH » à ses quais le 30 décembre 1964. Ceci marqua la cessation des activités du Wharf. Quant à l'inauguration officielle du Port de Cotonou, elle a eu lieu le 1^{er} Août 1965. Il faut reconnaître que d'après les statistiques, le premier exercice des prestations du Port

⁶ Filiales de Pelnard Considère Caquot. Numérisation des cotes 1994 035 5320-5328, 5530-5541, 5584-5606, 5634-5656, 5663-5684, 5858-5866

de Cotonou a donné un cumul en fret divers (import-export) de 365 000 tonnes. Les travaux de la première extension lancés en Mars 1979 ont pris fin en 1983 pour répondre à l'accroissement du trafic.

La vocation régionale du Port de Cotonou s'est confirmée avec le maintien du trafic à un niveau appréciable et s'est par ailleurs concrétisée avec la construction des entrepôts sous douane par les autorités des pays voisins sans littoral (Niger, Mali, Burkina-Faso).

1.1.2 Problématique

Le développement des pays du nord a atteint un niveau économique élevé, caractérisé par la consommation des masses, le développement des crédits à la consommation qui permet à de nombreux ménages l'achat de véhicules neufs qu'ils utilisent sur une courte période.

La mise en place par ces pays d'une politique qui consiste à accélérer le cycle d'achat des véhicules neufs par exemple la prime à la casse, incite certaines catégories de ménage à se débarrasser le plus tôt possible de leurs véhicules donnant ainsi naissance aux véhicules d'occasions. Par véhicule d'occasion il faut comprendre tout véhicule ne possédant pas les caractéristiques initiales de l'état neuf. La faiblesse du pouvoir d'achat des africains notamment des béninois et des pays de la sous région, le développement du secteur tertiaire précisément celui du transport, les facteurs essentiels de développement, ont fait que depuis une vingtaine d'années, le Bénin s'est engagé dans le commerce des véhicules d'occasion. Aujourd'hui la filière des véhicules d'occasion constitue au nombre des activités du port un élément important compte tenu du volume de trafic ainsi que les ressources générées et surtout de son apport indiscutable à l'économie béninoise.

Le mouvement physique des marchandises succède à un mouvement d'informations et de formalités relatives à ces marchandises et aux navires qui les transportent. Si l'une des parties prenantes à savoir : le consignataire, le port, le CNCB, et la CCIB ne reçoit pas au moment voulu l'information requise, les marchandises sont bloquées ; les aires de stationnement et de stockage se trouvent encombrées. Cet inconvénient est d'autant plus sensible que le mouvement physique des marchandises s'accélère de plus en plus avec les progrès et l'évolution des TIC,

alors que souvent les procédures et les méthodes de transfert de l'information restent désuètes et les matériels de traitement restent vétustes et inchangés, avec un personnel vieillissant dont les connaissances ne sont nullement actualisées.

En effet, aussi bien à l'entrée, à l'intérieur qu'à la sortie du PAC, la non-maitrise des procédures liées au GUP fait obstacle à la fluidité des opérations et des procédures portuaires. Conséquence directe, on assiste à un renchérissement des coûts et à l'augmentation des surcoûts liés à tous les maillons de la chaîne.

La logistique informatique n'est pas encore au point aussi bien au plan des procédures douanières (SYDONIA) appelées à disparaître au profit de l'interface du GUP. Elle ne réussit pas encore à faire convenablement la transition, ce qui réduit les avantages liés à l'automatisme des procédures liées à l'établissement de la déclaration. À cela s'ajoutent les difficultés de connexion avec le serveur de la douane par les commissionnaires agréés en douane en vue de la validation de leur déclaration.

Le Guichet Unique Portuaire censé simplifier les formalités et les procédures et réduire significativement les délais n'est unique que dans sa configuration théorique géographique. Plusieurs blocages subsistent : lenteur dans l'établissement et l'acheminement des factures par les diverses autorités et structures officielles concernées, la non maitrise de l'opération par les usagers, le manque d'information et de formation.

La recherche des solutions à tous ces problèmes constitue le champ d'application de la facilitation, qui a pour objet de rationaliser la présentation et de coordonner la circulation des informations de façon à ne pas retarder l'enlèvement des véhicules et à réduire les coûts accessoires qui grèvent celle-ci.

Ces problèmes identifiés paraissent très importants car ils mettent en évidence les insuffisances dont souffre la chaîne logistique portuaire béninoise par les entreprises maritimes en général, et par Promo J. Trans en particulier. Par conséquent, nous nous posons la question de savoir comment on peut contribuer à une amélioration des opérations logistiques portuaires en vue d'obtenir une chaîne logistique plus compétitive.

En effet, avec la mondialisation du commerce international, les besoins en solutions logistiques ont fait prendre conscience aux décideurs de l'enjeu stratégique d'une logistique performante comme moteur de compétitivité pour l'entreprise. La

logistique portuaire est devenue un vecteur essentiel de développement économique. Du coup les ports, symboles des échanges intercontinentaux et lieux de rupture de charge, s'imposent en tant que sites incontournables dans les échanges.

Mais il est aisé de constater que, malgré les multiples réformes intervenues dans le secteur portuaire, Promo J. Trans, comme bon nombre de sociétés de transit, se trouve toujours confrontée à des difficultés relatives au passage des marchandises.

Cette situation devient alors très préoccupante. N'est-il pas impérieux de chercher des solutions rationnelles à ces divers obstacles ? Quelles sont alors les perspectives pour la facilitation des opérations d'enlèvement des véhicules d'occasion par le système de Guichet Unique ?

Ces diverses questions expliquent le choix de notre thème intitulé : « **Analyse de l'impact du guichet unique sur les opérations d'enlèvement des véhicules d'occasion au Port de Cotonou** »

1.1.3 Intérêts de la recherche

Le souci de contribuer à la résolution des problèmes liés à la problématique, a motivé le choix du thème intitulé « **Analyse de l'impact du guichet unique sur les opérations d'enlèvement des véhicules d'occasion au Port de Cotonou** ».

Cette étude nous intéresse en ce qu'elle soulève une préoccupation, pour les autorités, les acteurs portuaires à différents niveaux et les opérateurs économiques qui demeurent toujours en attente.

D'une part, elle permet d'identifier et d'analyser les réels problèmes qui menacent et entravent la bonne gestion du GUP pour un enlèvement rapide des marchandises au port. D'autre part, elle contribue à faire des suggestions pour des mesures correctives dans la mise en œuvre des prochaines réformes, dans la mesure du possible. Par ailleurs, elle peut susciter des réactions au niveau de l'Etat et des partenaires au développement.

Somme toute, cette étude s'intéresse à la résorption des problèmes identifiés en considérant que ceux-ci paraissent essentiels dans le cadre de l'amélioration des opérations d'enlèvement de marchandises au port de Cotonou.

1.1.4 Revue critique de la littérature

La revue critique de la littérature prendra en compte la clarification conceptuelle et le point des contributions antérieures liées au thème.

1.1.4.1 Clarification conceptuelle

Elle consiste à définir les concepts clés pour la bonne compréhension de ce travail.

- Impacts

Le mot *impact* a été utilisé par extension pour désigner les retentissements (indirects ou non) d'un événement, d'un processus, d'une activité, d'une infrastructure sur l'environnement, la santé, l'économie.

On le retrouve aujourd'hui couramment utilisé par exemple dans l'expression « étude d'impact » dans les domaines de l'environnement, du social, de l'économie, de l'éducation ou de la santé, pour étudier les effets d'une politique.

- Port

C'est un abri naturel ou artificiel sur une côte pour accueillir et protéger les navires contre les tempêtes et installé de telle sorte que les navires puissent, par tous les temps, y opérer leur chargement et déchargement. C'est donc un espace aménagé de sorte à permettre l'accostage des navires et il est également pourvu de moyens logistiques tels que les engins de manutention et les aires de stockage afin de traiter les navires. Le port de Cotonou est l'un des principaux ports de la sous-région mais fait face à une forte concurrence et doit donc assurer un niveau de service élevé. Il sert de port de transit pour les pays enclavés tels que le Burkina-Faso et le Niger.

- Port Autonome

C'est une entreprise publique ou un organisme gérant une zone portuaire, dotée d'une personnalité morale et bénéficiant d'une autonomie de gestion. Elle est chargée de la gestion d'un espace destiné à l'accueil et au traitement des navires.

On peut donc dire qu'il s'agit de l'administration chargée de la gestion d'un Port. C'est ainsi que le Port de Cotonou est géré par le Port Autonome de Cotonou (PAC). Dans sa gestion du port, le Port Autonome de Cotonou loue de l'espace à plusieurs sociétés de manutention telles que la SOBEMAP, la SMTC et la COMAN-SA. Aussi, elle se charge de la gestion de l'accostage des différents navires dans le port à travers les activités telles que le remorquage et le pilotage.

- **Les gestionnaires de parcs de vente de véhicules d'occasion**

Ils se retrouvent dans plusieurs compartiments de la filière (importation, gestion de parcs, escorte) et sont du point de vue financier et politique, les plus importants. Ils sont agréés contre paiement d'une caution. Le coût de leur service varie selon leur prestation (nature des prestations, transfert des véhicules du parc tampon unique vers les parcs de vente, gardiennage, regroupement, ticket, bon de retrait, sécurité).

- **Guichet unique portuaire**

un guichet unique portuaire est défini comme une facilité permettant aux parties impliquées dans le commerce extérieur et le transport de déposer 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, au transit et au transbordement.

- **La Douane**

L'Administration des Douanes est l'une des structures des pouvoirs publics ayant un caractère paramilitaire sous tutelle du Ministère de l'Economie et des Finances. Elle joue un rôle essentiel dans la bonne gestion des affaires publiques, tout en contribuant à la prospérité générale et à la protection de la société. Elle gère aussi les flux physiques des marchandises, des personnes et les moyens de transport qui franchissent les frontières. Etant une des principales pourvoyeuses de recette, la douane est un régulateur de l'économie nationale.

- **Analyse**

Le mot analyse est employé dans différentes matières. Ces différentes significations ne partagent pas seulement le même nom, mais sont véritablement des applications particulières d'un concept commun.

1.1.4.2 Contribution antérieures liées au thème

Pour s'imprégner des anciennes contributions apportées sur le trafic des marchandises du port de Cotonou, on s'est servi de quelques documents qui sont des anciens mémoires. Il s'agit : « **Etude de la compétitivité du port de Cotonou dans le trafic des marchandises** » soutenu par Janvier S. H. HOUESSO et Olivier ASSOGBA, promotion 2010-2011. Dans ce mémoire, les auteurs se sont donnés comme objectif de suggérer des actions concrètes à mener pour rendre plus compétitif le port de Cotonou. Ce travail a rapporté d'importantes réalités sur les causes réelles de la congestion du port et y a proposé des solutions. « **Facilitation des opérations portuaires au port de Cotonou** » de LAWSON Hans et SANNY Euloge, promotion 2004-2005. Ce mémoire s'est donné comme objectif de rationaliser la présentation et de coordonner la circulation de ces informations de façon à ne pas retarder la circulation des marchandises et à réduire les coûts accessoires qui grèvent celles-ci⁷. Ce travail a rapporté d'importantes réalités sur la facilitation des opérations portuaires. Les auteurs de ce rapport ont identifié de nombreuses failles auxquelles ils ont apporté selon eux plusieurs corrections. « **Implication du Guichet Unique Portuaire dans la facilitation des opérations d'enlèvement des marchandises : cas de CAT-LOGISTICS BENIN** » réalisé et soutenu par Mariano GBEHA, promotion 2010-2011. Ce mémoire s'est donné pour but d'observer l'évolution du nouveau système, ses failles et d'améliorer la qualité de ce dernier⁸.

⁷ LAWSON Hans et SANNY Euloge, promotion 2004-2005. Mémoire de licence 3 : Transport Logistique : Université Polytechnique International du Bénin.

⁸ Mariano GBEHA, promotion 2010-2011. Mémoire de Master II : Transport Logistique : ULCO-UCAO

Les transports constituent un élément de première importance qui concrétise l'emprise de l'homme et des systèmes économiques et politiques sur l'espace, (RITTER J. 1971)⁹.

Pour **WOLKOWITSCH M. (1982)**, « les transports sont des activités fondamentales pour la survie des individus et des Etats car, ils permettent d'assurer le déplacement des personnes et l'acheminement des biens »¹⁰

Pour **R. WHITLEY et D. HESSAN**, être toujours compétitif, c'est se consacrer à ce que l'on fait de mieux, trouver comment faire partie des meilleurs. Il appartient aux dirigeants de découvrir quels sont exactement les produits ou les services qui ont le plus de valeur pour les clients et ceux qu'ils peuvent leur fournir aussi bien ou mieux que les meilleures entreprises du monde. Cette connaissance est susceptible de tout révolutionner dans une entreprise. Elle peut être le point de départ d'un redressement et d'une croissance accélérée. Quand on compare les pays africains aux autres pays en développement d'Amérique Latine et d'Asie, on constate que nombreux sont les facteurs qui limitent la compétitivité des économies africaines sur le marché international et que le secteur des transports est certainement un des problèmes majeurs lors de l'acheminement des marchandises¹¹.

En effet, d'après **COYNE (1989)**, la satisfaction a des rendements croissants sur la part de marché d'une entreprise donc une source de croissance durable pour les entreprises. Au demeurant, la non qualité fait fuir la clientèle et concourt à la perte des parts de marché. Selon Frederick REICHEL, un des meilleurs spécialistes de la fidélisation, la fidélité des clients, des employés et des actionnaires de l'entreprise est la cause principale de leur succès ou de leur échec, et cette thèse, tout au moins en ce qui concerne les clients de l'entreprise, est désormais largement répandue parmi les gens de marketing. Les clients fidèles d'une entreprise sont pour elle un gage de stabilité. En effet, du fait de leur attachement à l'entreprise (ou à la marque), les

⁹ Ritter, Jean (1971) Géographie des transports. Paris, Presses Universitaires de France. 128 p., 4 cartes, 1 tableau.

¹⁰ WOLKOWITSCH M. (1982) Géographie des transports. Paris, Armand colin, 381 p.

¹¹ Richard_C. Whiteley , Diane_Hessann. Les avantages compétitifs de l'entreprise orientée clients. Paris, Maxima, 384 p.

clients fidèles sont relativement peu sensibles aux sollicitations et aux offres promotionnelles des concurrents. Ils sont également moins enclins que les clients récents ou occasionnels à abandonner leur marque en cas de crise. Ils sont la source d'un « bouche à oreille » positif et deviennent ainsi pour l'entreprise des recruteurs très efficaces parce que désintéressés et crédibles.

1.1.5 Objectifs et hypothèses de recherche

En vue de cerner les implications de cette étude, nous évoquerons ici les objectifs d'une part et d'autre part les hypothèses.

1.1.5.1 Objectifs de recherche

L'objectif général de notre étude est de contribuer à l'amélioration du système d'enlèvement des véhicules d'occasion par le GUP. De façon spécifique, il s'agira :

- d'identifier les goulots d'étranglement liés au dysfonctionnement du système d'enlèvement de véhicules d'occasion au port ;
- d'identifier les facteurs liés au blocage de la conduite efficiente des opérations d'enlèvement.

1.1.5.2 Hypothèses de la recherche

De ce qui précède les hypothèses suivantes peuvent être émises :

Hypothèse 1 : Le retard dans la saisie des factures commerciales explique la lenteur du système d'enlèvement de véhicules d'occasion par le guichet unique.

Hypothèse 2 : Les faux frais accumulés lors des formalités d'enlèvement expliquent la cherté des transactions.

Analyse de l'impact du guichet unique sur les opérations d'enlèvement des véhicules d'occasion au port de Cotonou : cas de Promo J TRANS

Tableau de bord de l'étude

Niveau d'analyse	Problèmes	Objectifs	Causes	Hypothèses
Général	Dysfonctionnement du système d'enlèvement des véhicules d'occasion par le guichet unique	contribuer à l'amélioration du système d'enlèvement des véhicules d'occasion par le guichet unique
Spécifique	1 Lenteur du système d'enlèvement des véhicules d'occasion par le guichet unique	Identifier les goulots d'étranglement liés au dysfonctionnement du système d'enlèvement des véhicules d'occasion au port de Cotonou	1-Retard de la saisie des factures commerciales 2-Instabilité de la connexion 3-Faible motivation du personnel	le retard dans la saisie des factures commerciales explique la lenteur du système d'enlèvement de véhicule d'occasion par le guichet unique
	2 Coût élevé des transactions	Diagnostiquer les facteurs liés au blocage de la conduite efficiente des opérations d'enlèvement	1-Faux frais 2- Corruption	Les faux frais accumulés lors des formalités d'enlèvement expliquent la cherté des transactions

Source : Travaux des enquêtes de terrain 2013

1.1.6 Indicateur de recherche

Seuil de décision pour la vérification des hypothèses

Les questions qui se trouvent strictement liées à ces problèmes sont libellées au niveau des points 3 et 4 du questionnaire comme suit :

- **Quelles sont selon vous les causes qui expliquent l'inefficacité du système d'enlèvement de véhicule par le guichet unique ?**
- **Quelles sont les causes selon vous qui expliquent la cherté des transactions au niveau du guichet unique ?**

Pour la vérification des hypothèses liées à ces problèmes, il sera retenu les résultats dont la fréquence est supérieure ou égale à 40%.

CHAPITRE II : METHODOLOGIE DE RECHERCHE

Les données recueillies sur la facilitation des opérations portuaires, constituant une base documentaire riche et variée, notre démarche méthodologique a consisté d'une part, à consulter les documents sur le thème et à collecter les informations relatives au rôle et fonctionnement du Port et d'autre part, à les analyser en vue de formuler les recommandations nécessaires pour corriger les entraves relevées. Les outils de collecte de données utilisés sont :

- Recherche documentaire ;
- Travaux de terrain ;
- Dépouillement et analyse des données d'enquête.

1.2.1 Recherche documentaire et travaux du terrain

1.2.1.1 Recherche documentaire

Elle a consisté à consulter des ouvrages, rapports d'études portant sur les problèmes indiqués ci-dessus dans notre problématique. Dans ce cadre, les bibliothèques et centres de documentation ci-après ont été visités :

- la bibliothèque de l'université d'Abomey Calavi ;
- la bibliothèque de l'IST ;
- le centre de documentation du PAC.

Nous avons aussi eu recours à l'internet pour élargir la documentation sur quelques auteurs à l'international.

1.2.1.2 Travaux de terrain

1.2.1.2.1 L'entretien

L'observation a précédé l'entretien que nous avons eu avec certains responsables du lieu de stage. Elle a consisté à accorder une attention au fonctionnement des activités au Port de Cotonou et relever les forces et faiblesses constatées.

1.2.1.2.2 L'enquête de terrain

Il est indispensable de faire participer les différents acteurs intervenant dans la chaîne portuaire à la résolution de ce problème. C'est dans cette optique qu'il a été préparé un questionnaire permettant à chacun d'entre les acteurs portuaires d'émettre leurs différents avis sur la question. Il est aussi à rappeler que l'enquête a été effectuée deux fois, une fois en 2012 et une seconde fois en 2013.

1.2.1.2.3 Objectif de l'enquête

La réalisation de ces enquêtes a permis d'établir un diagnostic de la situation au Port de Cotonou, de dégager la cause réelle des problèmes spécifiques énumérés. Il s'agit donc de vérifier si :

- le retard dans la saisie des factures commerciales explique la lenteur du système d'enlèvement de véhicule d'occasion par le guichet unique.
- Les faux frais accumulés lors des formalités d'enlèvement expliquent un renchérissement des transactions.

1.2.1.3 Cadre de l'enquête et identification de la population mère

Les différentes enquêtes effectuées pour la réalisation de cette étude ont eu pour cadre spécifique le Port de Cotonou. La population cible est donc constituée des différents acteurs de la chaîne (transitaires, importateurs, consignataires, les manutentionnaires) et des agents du Guichet Unique.

L'échantillonnage

L'échantillonnage opéré est celui de la méthode aléatoire simple associée à la méthode du choix raisonnée. La méthode simple aléatoire a été effectuée en direction des manutentionnaires, des consignataires, des transitaires et celle du choix raisonné a été utilisée pour les importateurs. Les informations relatives à l'échantillonnage sont consignées dans le tableau ci-dessous.

Tableau n°2 : Synthèse de l'univers de l'échantillon constitué

Catégorie	Effectif		
	Population mère	Effectif prévu	Effectif touché
Consignataires	42	10	10
commissionnaires agréés en douane	48	15	15
Manutentionnaires	02	02	01
Importateurs	-	10	10
Chef service facturation SEGUB	01	01	01
TOTAL	-	38	37

Source : Données des enquêtes 2013

1.2.2 Dépouillement, traitement et difficultés rencontrées dans la présente recherche

1.2.2.1 Dépouillement

Les données de l'enquête ont été traitées quantitativement et qualitativement à la main et à l'ordinateur avec les logiciels Word et Excel. Le plan de traitement et d'analyse s'est articulé autour des points suivants :

- présentation de questions ;
- dépouillement manuel des questions (questionnaire et guide d'entretien).

1.2.2.2 Traitement et analyse des données

Suite aux opérations de collecte de données, un dépouillement qui a consisté en la vérification des fiches d'enquête et la cohérence des réponses a été réalisé. Le traitement des données s'est fait grâce au logiciel Excel, en vue de la réalisation des tableaux et des graphiques qui illustrent les aspects pertinents du sujet. Les réponses issues des entretiens ont été traitées manuellement, et il en a été fait une analyse des données afin de dégager les forces et les faiblesses sur le système d'enlèvement des véhicules d'occasion par le guichet unique.

1.2.2.3 Difficultés rencontrées

Au cours de l'enquête, on a été confronté à certaines difficultés qui se résument aux points suivants :

- L'indisponibilité de certains enquêtés à répondre au questionnaire. On a eu du mal à rencontrer certains membres de l'administration du GUP.
- Avec certains agents, on a eu à procéder à un questionnaire oral. Le constat fait est que les agents interrogés sont très souvent occupés. Face à ceci, ils n'avaient pas le temps de répondre au questionnaire. Il a donc été nécessaire de procéder à un questionnaire oral.

En effet, nous avons été confronté à la non disponibilité des informations tel que souhaité, surtout celles relatives au début d'exécution du système. Cette situation ne nous a pas permis de comprendre les conditions du démarrage du système en raison de l'absence des informations exhaustives sur la mise en œuvre du système d'enlèvement de véhicule d'occasion par le guichet unique. Tout ceci a entraîné une restriction de notre champ d'étude.

CHAPITRE III : GENERALITES SUR LA SOCIETE PROMO J TRANS¹² ET SUR LE GUP AU PORT DE COTONOU

Dans ce chapitre nous présenterons les structures ayant servi de cadre pour la réalisation du travail. Il s'agit de la Société **Promo J TRANS** et du **GUP**.

2.1.1 Présentation de la Société Promo J. Trans.

Il est question ici de présenter cette société qui a servi de cadre de stage. Il a été abordé dans ce paragraphe successivement son historique, ses missions, son organisation et ses ressources.

2.1.1.1 Historique, missions et organisation

2.1.1.1.1 Historique et missions

2.1.1.1.1.1 Historique

Vers les années 1995, le trafic des marchandises par le port de Cotonou a connu une forte augmentation. On y reconnaît les opérateurs de plusieurs nationalités de la sous-région à savoir les béninois, les nigériens, les togolais, les nigériens et autres. Les statistiques révèlent que la grande partie des marchandises était destinée au Nigéria. Les autorités en charge des travaux portuaires étaient destinées d'augmenter à cet effet, leur capacité d'exercice.

Il y avait logiquement un manque de transitaires pour procéder aux enlèvements des marchandises de ces importations dans de brefs délais. C'est ainsi que le promoteur qui était au terme de sa formation en transit a eu l'idée de créer une société de transit qu'il a dénommée « **Promo J. Trans** ».

Il s'est entouré de nombreux autres transitaires qui s'étaient mis automatiquement à la tâche pour donner un coup de pouce afin d'accélérer les enlèvements non effectués dans le port.

¹² Source : Service du secrétariat/ promo J TRANS

2.1.1.1.2 Missions

La mission de Promo J. Trans, en tant qu'acteur économique est d'offrir aux importateurs du Port de Cotonou, des services de transit de qualité et ceci en un temps record pour leur éviter les surestaries et biens d'autres frais.

Cette mission de départ a été complétée dans la suite par le service transport toujours dans le souci de faciliter la tâche aux importateurs d'une part et d'autre part de rendre compétitif notre port comme le vise le Gouvernement. Ces missions exigent des ressources humaines de qualité et rompues à la tâche.

La Société Promo J. Trans est une société privée anonyme au capital social de 10 millions.

Toutes les actions appartiennent au promoteur qui seul contrôle, gouverne et coordonne les activités de sa structure.

L'objectif principal de la Société Promo J. Trans est de contribuer à l'optimisation des activités relatives à l'enlèvement des marchandises au Port de Cotonou, gage de sa compétitivité et partant, de son développement.

2.1.1.1.2 Organisation

De la lecture du guide de procédure de la société, il ressort que la société possède une organisation personnalisée compte tenu de ses attributions et ses opérations. On distingue la Direction Générale et les agences.

2.1.1.1.2.1 Direction Générale

C'est le lieu où réside toute l'administration de la société et tous les services techniques. Elle prévoit, coordonne, autorise et dirige toutes les activités des autres services. Elle a à sa tête un Directeur Général qui assure la planification stratégique et détient la destinée de la structure.

Sous la direction générale se trouvent plusieurs autres services et agences.

2.1.1.1.2.2 Services

Quatre (04) services fonctionnent simultanément au sein de la direction générale de cette société. Il s'agit du :

- **service de transit** : les agents de ce service s'occupent des échanges de connaissance, de paiement de la taxe portuaire et des demandes de positionnement des conteneurs. Ils sont à cheval entre le port et la société Promo J. Trans pour les formalités d'enlèvement ;
- **service de manutention** : ce service s'occupe des démarches de formalités auprès des sociétés de manutention au cours du stevedoring, telles que la SOBEMAP, le SMTC et la COMAN SA et est chargé de suivre les conteneurs de quai au terminal. Ils sont compétents dans le dépotage du conteneur ;
- **service de transport**¹³ : il s'occupe du transport des marchandises. Les agents de ce service interviennent dans la procédure d'enlèvement après le positionnement du conteneur et servent en cas d'occupation de tous les camions propres, de liaison entre la société et d'autres transporteurs. Leur rôle principal est de pourvoir des camions et de suivre le chargement et le déchargement des marchandises depuis le port jusqu'aux différentes destinations ;
- **service de la comptabilité** : il est chargé de l'élaboration des budgets prévisionnels, du suivi de l'exécution des budgets et de la tenue des livres comptables de la société ;
- **service du secrétariat** : il est chargé de la mise en forme, l'enregistrement et la conservation du courrier à l'arrivée et au départ. Il s'occupe également de l'exécution de toutes autres tâches à lui confiées par le Directeur Général et la gestion des courriers ordinaires.

¹³ Source : Service de transport / Promo J TRANS

2.1.1.1.2.3 Agences

Comme la plupart des sociétés, Promo J. Trans dispose des agences au niveau des frontières du Bénin où sont livrées des marchandises dont elle a la charge. Ces agences sont des services appartenant à la société et qui la représentent lors des déchargements et des livraisons au niveau des frontières. Elle possède trois agences qui sont aux frontières d'Igolo, de Sèmè-Kraké et d'Ilacondji.

2.1.1.2 Ressources, activités et environnements

2.1.1.2.1 Ressources

La compétitivité de toute entreprise dépend fondamentalement des ressources mises à sa disposition. Comme ressources, la société Pomo J. Trans dispose des ressources financières, matérielles et humaines.

2.1.1.2.1.1 Ressources financières et matérielles¹⁴

Pour mener à bien ses activités, la société a mobilisé un capital de dix (10) millions de francs CFA qui a servi à son installation, à l'acquisition des meubles et mobiliers de bureau, des micro-ordinateurs et installations téléphoniques, des fournitures de bureau et à l'obtention des pièces exigées dans l'exercice de ses fonctions. Cette réalisation du capital constitue les ressources matérielles de l'entreprise.

2.1.1.2.1.2 Ressources Humaines

Compte tenu de la délicatesse des tâches qu'exécute la Société Promo J. Trans, elle a besoin des transitaires habiles et dynamiques pour accélérer la procédure d'enlèvement sans engager trop de faux frais. A cet effet, elle a engagé des transitaires et sollicite les services des transporteurs.

Les premiers s'occupent de l'enlèvement des marchandises alors que les seconds acheminent les marchandises vers leurs différentes destinations. Aujourd'hui le personnel de Promo J. Trans est de quatre vingt cinq (85) agents toutes catégories confondues.

¹⁴ Source : Service de la comptabilité / Promo J TRANS

2.1.1.2.2 Activités

Promo J Trans exerce deux catégories d'activités à savoir une activité principale et une activité secondaire.

2.1.1.2.2.1 Activité principale

L'activité principale de la Promo J Trans est celle relative au transit des marchandises, qui peut être définie comme l'opération qui consiste à assister l'expéditeur de la marchandise dans l'accomplissement des formalités. Elle regroupe l'ensemble des formalités douanières et administratives à la livraison des marchandises aux clients. On distingue deux types de transit :

- **le transit import** : il se rapporte aux importations des marchandises et aux formalités de débarquement ;
- **le transit export** : il est spécifique aux exportations ainsi qu'aux formalités à l'embarquement ;

2.1.1.2.2.2 Activité secondaire

Promo J Trans exerce comme activité secondaire le transport des marchandises en transit vers le Nigéria.

2.1.1.2.3 Environnement

L'environnement de Promo J Trans est l'ensemble des facteurs internes et externes de l'entreprise.

2.1.1.2.3.1 Le micro environnement

Il est constitué des personnes physiques et morales participant à la vie de la société. Il s'agit des clients, des partenaires, des concurrents.

- **Les clients**

Ce sont des personnes physiques ou morales sollicitant les services et bénéficiant des prestations de la société. Ils sont constitués pour la plupart de nigériens.

- **Les partenaires**

Promo J Trans travaille en collaboration avec plusieurs autres commissionnaires agréés en douane tels que Doba Shipping international (DSI) et la Société Internationale de Transit et de Consignation du Bénin (SITCB).

- **Les concurrents**

Les concurrents de Promo J Trans sont les sociétés qui interviennent dans le domaine du transit des marchandises.

2.1.1.2.3.2 La macro environnement

Le macro-environnement est l'ensemble des grandes tendances de la société. Il s'oppose à l'entreprise et ne peut l'influencer. On peut citer :

- **l'environnement géographique**

Promo J Trans étant une société de transit, elle intervient principalement dans le port de Cotonou. Ce port est situé en plein cœur de Cotonou qui est la capitale économique du Bénin. Le port de Cotonou est un espace qui dessert les pays enclavés en l'occurrence le Niger, le Burkina Faso, le Mali, et il sert de transbordement pour les pays côtiers tels que le Nigéria et le Togo ;

- **l'environnement économique**

Il se caractérise par l'avènement des grands projets d'investissement nationaux. On distingue par ailleurs : les ports ; les routes, les aéroports, les infrastructures hôtelières qui favorisent l'émergence des activités de Promo J Trans.

- **l'environnement politique**

Il est influencé par les décisions hiérarchiques du gouvernement sur l'exigence du marché, notamment la fixation du tarif d'enlèvement de véhicules d'occasions au port de Cotonou.

2.1.2 LE GUICHET UNIQUE AU PORT DE COTONOU

Conformément à la définition communiquée par l'Organisation des Nations Unies Centre des Nations Unies pour la Facilitation du Commerce et les Transactions Electroniques:

un guichet unique portuaire est défini comme une facilité permettant aux parties impliquées dans le commerce extérieur et le transport de déposer 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, au transit et au transbordement.¹⁵

Le Port de Cotonou est stratégiquement placé. C'est l'un des principaux hubs logistiques pour l'Afrique de l'Ouest sub-saharienne. Il bénéficie de la forte croissance du trafic intérieur des marchandises aussi bien pour les importations que pour le transit, depuis ou à destination des pays enclavés. Le port de Cotonou souhaite améliorer la sécurité et l'efficacité des procédures et renforcer les liens de la communauté, tout en apportant des solutions innovantes pour sécuriser, automatiser et optimiser les procédures de la communauté portuaire.

Sous l'autorité du Ministère de l'Economie Maritime, des Transports Maritimes et Infrastructures Portuaires du Bénin, BUREAU VERITAS et SOGET ont créé une société commune (SEGUB) avec les acteurs publics et privés, pour la mise en place et l'opération du Guichet Unique Portuaire sur une concession d'une période de 10 ans¹⁶. Cette mission est réalisée avec le concours du Port Autonome de Cotonou, de la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects, du Conseil National des Chargeurs du Bénin, de la Société Béninoise des Manutentions Portuaires, de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Bénin et du Centre National d'Essais et de Recherche des Travaux Publics.

¹⁵ www.bureauveritas.com

¹⁶ www.segub.bj

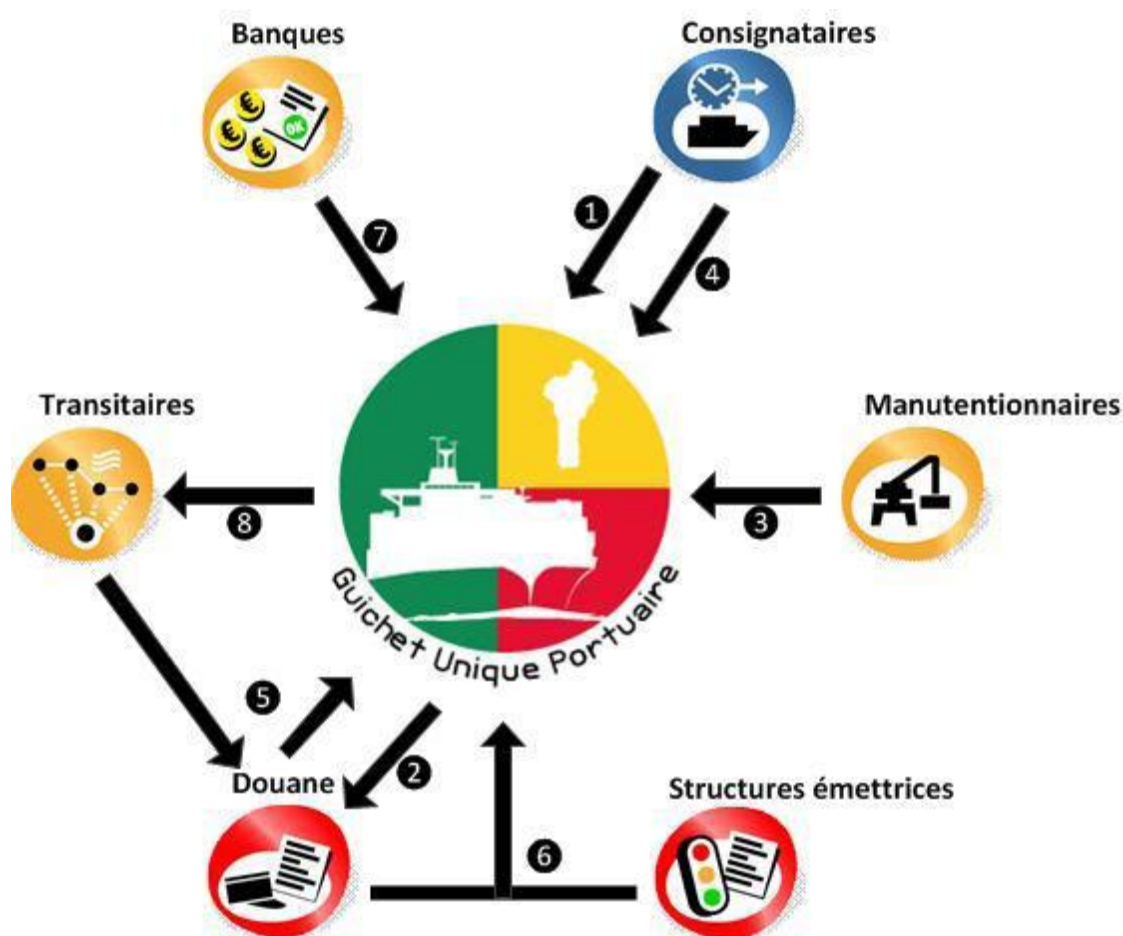
Analyse de l'impact du guichet unique sur les opérations d'enlèvement des véhicules d'occasion au port de Cotonou : cas de Promo J TRANS

Le Guichet Unique Portuaire propose l'automatisation et l'optimisation des procédures électroniques pour la gestion du trafic des navires, la gestion des marchandises et le management du transport intermodal 24h/24 et 7j/7. L'accord de concession comprend la gestion du projet, la formation des acteurs, la gestion du changement et un plan de communication nationale.

Le Guichet Unique Portuaire en bref

- Données sécurisées et accessibles uniquement par les entités autorisées via une application internet ou par interface,
- Traitement et transmission des décisions des diverses autorités et des membres de la communauté portuaire via le système d'information,
- Sécurisation de la chaîne logistique grâce au tracking et au tracing de la marchandise tout en assurant la confidentialité des données.

Figure 1 : les acteurs du guichet unique portuaire



Source : segub.bj

Le Guichet Unique est un outil informatisé qui permet à chacun des acteurs du port et au responsable de la marchandise de gérer tout le processus administratif du passage portuaire

L'agent maritime confirme la liste réelle des marchandises déchargées, qui correspond à l'annonce prévisionnelle corrigée par les différences. Chaque amendement génère une demande d'autorisation vers la Douane.

④ Le bon à délivrer commercial

Le commissionnaire de transport échange les connaissements avec l'agent maritime et acquitte les frais.

L'agent maritime lui accorde son Bon A Délivrer commercial, pour un connaissement. Le commissionnaire de transport peut alors agir sur cette marchandise (prise en charge, organisation du post acheminement, suivi détaillé)

⑤ La Déclaration en douane

La déclaration est saisie dans SYDONIA par le commissionnaire agréé en douane. Une seule déclaration en douane est permise par connaissement.

La déclaration en douane est transmise au Guichet Unique au moment de sa liquidation dans SYDONIA, ainsi qu'au moment de son paiement.

⑥ La validation des factures

Les factures des structures émettrices représentées dans le Guichet Unique (SOBEMAP, PAC, CNCB, CNERTP, CCIB) et de la Douane, sont générées automatiquement dans le Bordereau de Frais Unique (BFU) à l'intégration de la déclaration. Elles sont vérifiées et émises par chacune de ces structures.

Une fois toutes les factures validées, le BFU est émis vers le transitaire, qui reçoit une notification par e-mail.

⑦ Le Paiement du BFU

Le transitaire va payer son BFU à l'une des caisses mises en place à cet effet par BOA et ECOBANK.

La banque notifie le Guichet Unique du paiement du BFU.

⑧ L'autorisation de sortie

Si les 3 conditions (BAD, BAE et BFU) sont réunies, le Guichet Unique transmet l'autorisation de sortie aux manutentionnaires qui signaleront l'enlèvement effectif de leur parc. Le Guichet Unique notifie le transitaire que le BFU est payé (BFU OK) et la

marchandise est alors autorisée à sortir du port par la Douane, qui dispose de la même information en temps réel.

CHAPITRE IV : DEROULEMENT DU STAGE, DIAGNOSTIC ET PRESENTATION DE LA PROCEDURE D'ENLEVEMENT DES VEHICULES D'OCCASION

2.2.1 Déroulement du stage, travaux effectués et diagnostic

2.2.1.1 Déroulement du stage

Dans le cadre de la rédaction de ce mémoire, nous avons effectué un stage à la Direction d'Exploitation de la société Promo J. Trans. Au cours du dit stage, nous avons parcouru différents services de la société que nous avons présentés à la partie relative aux travaux effectués.

2.2.1.2 Travaux effectués

Le stage s'est déroulé dans trois services :

2.2.1.2.1 Au secrétariat

C'est le 1^{er} service dans lequel on a été affecté. A ce niveau, on a été initié à la réception et au traitement des courriers. De façon globale, la réception est en général l'accueil de tous les visiteurs et en particulier des clients de l'entreprise. S'agissant du traitement des courriers, nous avons retenu qu'il est traité fondamentalement trois (03) types de courriers à savoir : les courriers arrivés, ordinaires, réceptionnés enregistrés et introduits au DG à la fin de la journée pour lecture et affectation, les dossiers des clients, vérifiés et introduits immédiatement au DG qui l'examine et l'affecte au service trafic, et enfin les courriers départ, ordinaires enregistrés et mis sous plis fermé que le vaguemestre achemine à destination.

2.2.1.2.2 Au service du transit

Ce service est subdivisé en trois sections qui s'occupent spécialement des dossiers d'enlèvement des marchandises des clients en direction du Nigéria. Il s'agit de la section facturation, de la section de l'ordonnancement et de la section

lancement. Ces trois (03) sections fonctionnent sous la direction du DG qui donne à chaque instant la directive à suivre.

En résumé, ces sections s'occupent de l'établissement de la facture à adresser aux clients, identifient les actions à mener et le moment opportun du lancement des activités et effectuent toutes les formalités douanières et portuaires afférentes au dossier jusqu'à son chargement. Il nous a été expliqué qu'après ces formalités d'enlèvement, ces sections représentent la société en ces lieux afin de s'assurer que le client est rentré effectivement en possession de ses marchandises.

2.2.1.2.3 A la comptabilité

Après avoir fait le tour des services de transit, le service comptabilité a été notre terminus. Les travaux incombant à ce service sont très nombreux. Néanmoins, on a été initié à l'enregistrement au journal des opérations de transit. Il y a plusieurs livres journal à savoir le livre journal douane, le livre journal manutention, le livre journal frappe et autres. Pour les comptes, la société dispose d'un fichier des comptes clients, d'un fichier de contre caisse et d'un fichier du suivi général des dépenses.

2.2.1.3 Diagnostic

Il s'agit ici de faire le point des atouts et des problèmes recensés

2.2.1.3.1 Atouts (forces et opportunités)

Les observations de stage ont permis de dégager les atouts résumés comme suit :

- Disponibilité du personnel qualifié qui maîtrise les procédures d'enlèvement des marchandises ;
- Disponibilité de ressources financières et matérielles ;
- Disponibilité des camions en bon état.

2.2.1.3.2 Faiblesses (problèmes)

Les observations de stage ont permis de relever deux (02) problèmes majeurs relatifs à l'impact du guichet unique portuaire. Il s'agit de :

- La lenteur de système d'enlèvement des véhicules d'occasion par le GUP ;
- Le coût élevé des transactions.

2.2.2 PROCEDURE D'ENLEVEMENT DES VEHICULES D'OCCASION

2.2.2.1 Avant l'avènement du GUP

Les transitaires et enleveurs payaient d'abord à la caisse de la douane 189.000F.

On leur délivrait le bon à enlever et la quittance SPA-DGTT¹⁷ pour l'obtention de la bande.

Ils se dirigeaient ensuite vers les parcs avec les dites pièces où ils payaient les frais du parc 110.000F ou 115.000F selon le parc ; de même que l'assurance et se présentaient dans les locaux du chef section qui était sur le parc pour établir le petit bon comportant les documents ci dessous :

- Bon à enlever
- Déclaration du véhicule
- Quittance douane
- Connaissance (document formalisant le transport ainsi que les droits et obligations qui s'y rattachent. Il constitue un titre représentatif de la marchandise et doit être présenté à destination pour prendre livraison de celle-ci)
- Carte d'identité nationale (photocopie)
- Carte d'importateur

Quand l'officier de la douane finissait ses vérifications, le chauffeur prenait le petit bon constitué et allait récupérer le véhicule qu'il transportait jusqu'à la ligne de contrôle pour la dernière vérification avant sa sortie. Il fallait aussi prévoir 23.000F

¹⁷ Direction Générale des transports terrestres

pour l'échange et 20.000F pour le reste des prestations (transitaire et autres frais d'enregistrement).

En somme, il fallait 347.000F environ.

2.2.2.2 A l'avènement du GUP

Aujourd'hui il faut :

Le Bordereau de Frais Unique (BFU)¹⁸ émis que l'on donne après avoir saisi la déclaration. Cette pièce permet de payer les frais (Douanes béninoises, les frais des parcs, assurance, SPA-DGTT, SEGUB).

Les frais s'élèvent à 385.000F + 15.000F pour le transitaire dont 374.920F pour la Douane et autres et 10.000F pour le SEGUB.

Une quittance est délivrée à la banque puis le BFU OK qu'on donne à la maison de frappe des déclarations quelques minutes après le paiement à la banque.

Ensuite il faut présenter :

- Copie déclaration
- Quittance banque
- BFU OK ou régler
- Connaissance ou carte grise

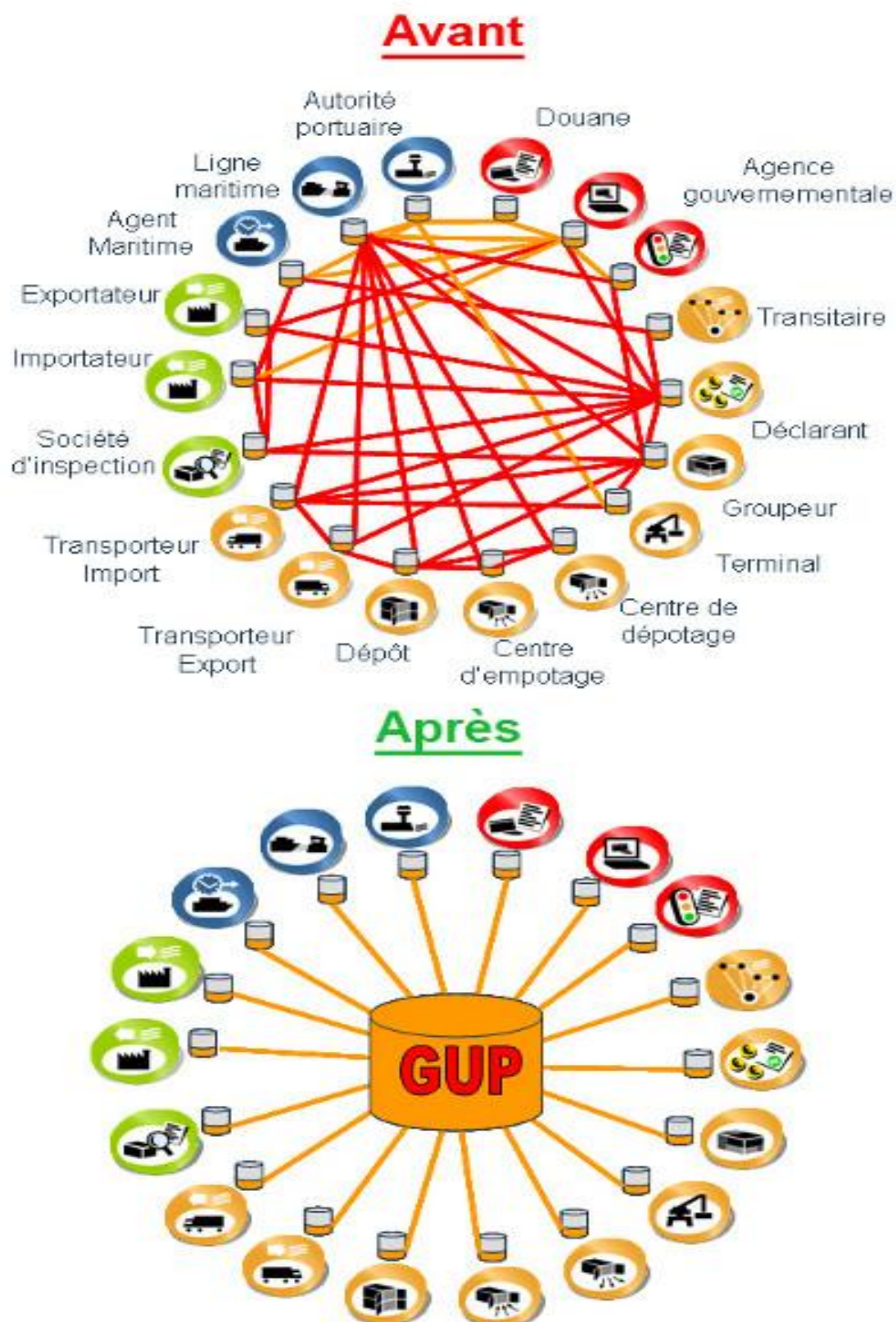
Puis se rendre au centre d'immatriculation des véhicules en transit de la SPA-BENIN sise à la station SOLEN pour avoir le kit d'immatriculation comportant

- Carte grise
- Visite technique
- Assurance
- Bande (immatriculation provisoire VT des véhicules en transit).

Par comparaison, le nouveau système coûte plus cher que l'ancien système mais il est moins tracassant et plus rapide si la connexion internet est bonne (347.000F contre 400.000F)

¹⁸ segub.bj/IMG/pdf/Guidelines_SEGUB_14OCT2011.

Figure 2 : Présentation du système d'enlèvement avant et après le GUP



Source : segub.bj

CHAPITRE V : REALISATION DES ENQUETES

Dans ce chapitre, on parlera dans un premier point de la présentation de l'enquête, puis dans un second point on abordera la présentation des résultats et les analyses.

3.1.1 Présentation de l'enquête

En vue d'obtenir des résultats fiables à cette enquête, on a procédé à une collecte et au traitement des données collectées. On a eu à mener deux types d'enquête. La première est à caractère qualitative et basée sur les entretiens. La seconde est à caractère quantitative et basée sur un questionnaire. Ces enquêtes ont été effectuées sur les différents agents qui participent à l'enlèvement des véhicules d'occasion.

3.1.2 Présentation et analyse des données de l'enquête

3.1.2.1 Présentation et analyse des résultats issus des entretiens

Les résultats issus des entretiens avec différentes personnes ciblées ont permis de faire un certain nombre de constats. Au dire de ces dernières, l'instauration du guichet unique a réglé beaucoup de problèmes au port de Cotonou.

Il découle de l'entretien avec le chef service de la facturation et du guichet unique.

Selon le chef service facturation SEGUB, l'avantage du GUP s'aperçoit à travers le tableau ci-dessous :

Tableau n° 3 : Comparatif du nouveau et ancien système d'enlèvement des marchandises

	ANCIEN SYSTEME	NOUVEAU SYSTEME (Guichet Unique)
FORCES	<ul style="list-style-type: none"> - Emploi de beaucoup de personnel - La maîtrise de l'opération par les usagers (transitaires) vu le nombre d'années d'expérience passées dans ce système 	<ul style="list-style-type: none"> - Simplifie les procédures et formalités pour l'entrée, la sortie ou le transit des marchandises - Instaure un environnement favorable à la compétitivité des opérateurs économique des places portuaires ; - Réduit les délais de réalisation des opérations commerciales et logistiques ; - Améliore l'efficacité de la chaîne logistique portuaire ; - Améliore la transparence dans les relations Entreprises-Administration ; - Réduction de la corruption au niveau du PAC
FAIBLESSES	<ul style="list-style-type: none"> - Extension de la chaîne de courtiers (corruption) - Trop de tracasseries dans l'opération d'enlèvement - Longue durée des opérations d'enlèvement 	<ul style="list-style-type: none"> Lenteur dans l'établissement des factures par les diverses Autorités et structures officielles concernées - La non maîtrise de l'opération par les usagers - Manque d'information et de formation - Réduction du personnel (augmentation de taux de chômage)

Source : Données de l'enquête 2013

A la première lecture du tableau l'on pourrait penser que le nouveau système est mieux adapté et paraît infaillible. Mais il se trouve que durant les opérations, les usagers sont quelquefois confrontés à des frais de gardiennage dus au retard de l'émission de certaines factures. Cette situation les oblige donc à négocier auprès de chaque structure, l'établissement rapide de sa facture pour éviter les frais de gardiennage supplémentaires ou les surestaries ; ainsi donc la corruption que l'on voulait éviter reprend de nouveau au sein de ce système. Il urge que le gouvernement prenne des mesures adéquates pour corriger cet état de chose.

3.1.2.2 Présentation et analyse des résultats issus des enquêtes de terrain

3.1.2.2.1 Résultats relatifs au problème spécifique n°1

Il s'agit d'identifier les goulots d'étranglement liés au dysfonctionnement du système d'enlèvement des véhicules d'occasion au port.

On présentera à ce niveau les résultats de la question n°3 du questionnaire qui concerne les causes qui expliquent l'inefficacité du système d'enlèvement de véhicule par le guichet unique. Les résultats qui seront présentés ont été obtenus auprès des commissionnaires agréés en douane, des importateurs et des consignataires. Ces résultats sont regroupés et présentés dans le tableau n°7. Rappelons que les causes probables de la lenteur du système d'enlèvement de véhicule par le guichet unique sont :

- Retard de la saisie des factures commerciales
- L'instabilité de la connexion
- Faible motivation du personnel

Les résultats obtenus sont les suivants:

➤ **Présentation et analyse des résultats selon les commissionnaires agréés en douane.**

Le tableau n°4 ci-après illustre les causes de la lenteur du système d'enlèvement des véhicules par le guichet unique selon les commissionnaires agréés en douane.

Catégories	RSFC	IC	FMP	Total
Effectif	08	05	02	15
Pourcentage	53,53	33,33	13,24	100

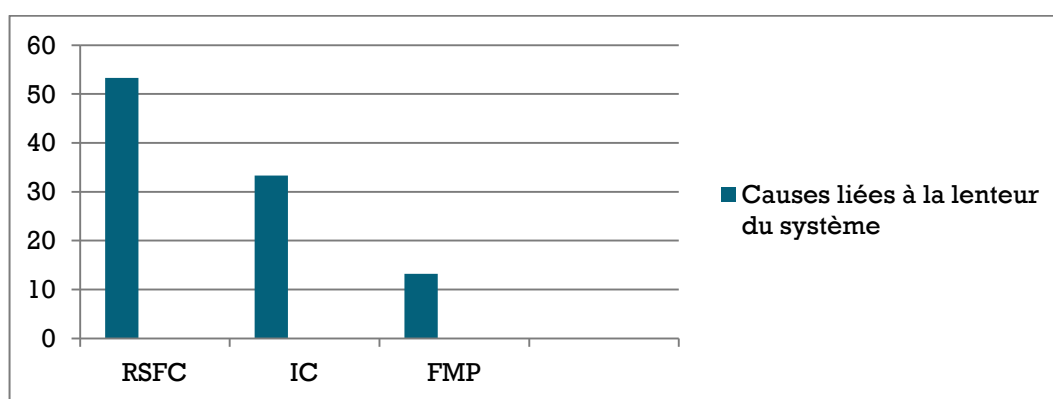
Source : Résultats de l'enquête 2013

Analyse de l'impact du guichet unique sur les opérations d'enlèvement des véhicules d'occasion au port de Cotonou : cas de Promo J TRANS

L'analyse du tableau n°1 montre que :

- 53,53 % estiment que le dysfonctionnement du système d'enlèvement des véhicules d'occasion est dû au retard de la saisie des factures commerciales ;
- 33,33 % attribuent cet état de chose à l'instabilité de la connexion ;
- 13,24 % pensent que le dysfonctionnement du système d'enlèvement de véhicule d'occasion est dû à la faible motivation du personnel de la SEGUB.

Graphes n°1 : Causes de la lenteur du système d'enlèvement des véhicules par le guichet unique selon les commissionnaires agréés en douane.



Source : Résultats de l'enquête 2013

RSFC : Retard de la saisie des factures commerciales

IC : Instabilité de la connexion

FMP : Faible motivation du personnel

Analyse de l'impact du guichet unique sur les opérations d'enlèvement des véhicules d'occasion au port de Cotonou : cas de Promo J TRANS

➤ **Présentation et Analyse des résultats selon les importateurs**

Le tableau n°5 ci-après illustre les causes de la lenteur du système d'enlèvement des véhicules par le guichet unique selon les importateurs

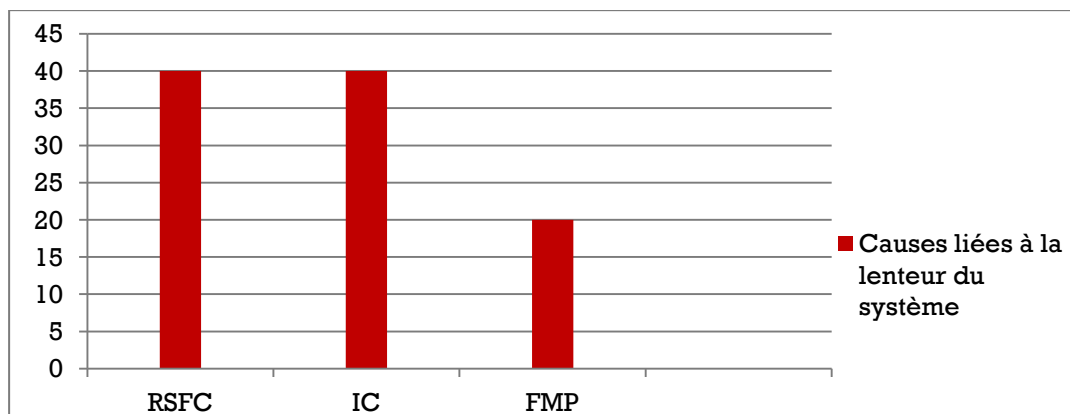
Catégories	RSFC	IC	FMP	Total
Effectif	04	04	02	10
Pourcentage	40	40	20	100

Source : Résultats de l'enquête 2013

L'analyse du tableau n°2 montre que :

- 40% attribuent la lenteur du système d'enlèvement de véhicule d'occasion à l'instabilité de la connexion;
- 40 % expliquent la lenteur du système par le retard de la saisie des factures commerciales ;
- 20% dénoncent la faible motivation du personnel de SEGUB

Graphes n°2 : Causes de la lenteur du système d'enlèvement des véhicules par le guichet unique selon les importateurs



Source : Résultats de l'enquête 2013

RSFC : Retard de la saisie des factures commerciales

IC : Instabilité de la connexion

FMP : Faible motivation du personnel

Analyse de l'impact du guichet unique sur les opérations d'enlèvement des véhicules d'occasion au port de Cotonou : cas de Promo J TRANS

➤ **Présentation et analyse des résultats selon les consignataires**

Le tableau n°6 ci-après illustre les causes de la lenteur du système d'enlèvement de véhicules par le guichet unique selon les consignataires.

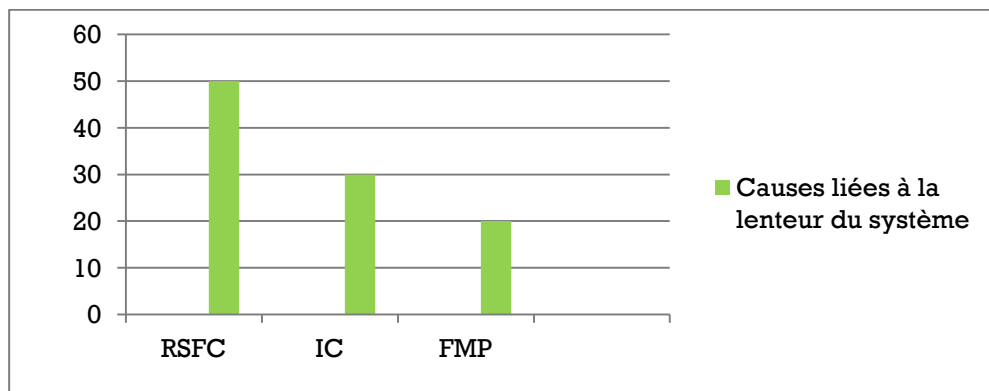
Catégories	RSFC	IC	FMP	Total
Effectif	05	03	02	10
Pourcentage	50	30	20	100

Source : Résultats de l'enquête 2013

L'analyse du tableau ci-dessus montre que :

- 50% attribuent la lenteur du système d'enlèvement de véhicule d'occasion au retard de la saisie des factures commerciales ;
- 30 % expliquent la lenteur du système par l'instabilité de la connexion ;
- 20% condamnent la faible motivation du personnel de la SEGUB.

Graph n°3 : Causes de la lenteur du système d'enlèvement des véhicules par le guichet unique selon les consignataires



Source : Résultats des enquêtes 2013

RSFC : Retard dans la saisie des factures commerciales

IC : Instabilité de la connexion

FMP : Faible motivation du personnel

➤ **Synthèse des résultats liés au problème spécifique n°1**

Le tableau n°7 ci-après illustre les causes de la lenteur du système d'enlèvement de véhicule par le guichet unique.

AGENTS CAUSES	Commissionnaires agréés en douane		Importateurs		Consignataires		Total	
	Effectif	Fréquence en %	Effectif	Fréquence en %	Effectif	Fréquence en %	Effectif	Fréquence en %
RSFC	08	53,33	04	40	05	50	17	48,57
IC	05	33,33	04	40	03	30	12	34,28
FMP	02	13,24	02	20	02	20	06	17,15
Total	15	100	10	100	10	100	35	100

Source : Résultats de l'enquête 2013

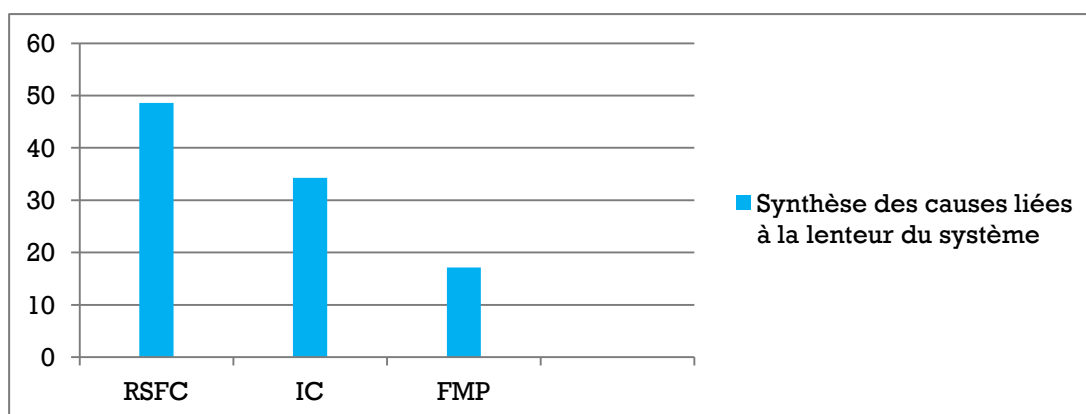
L'analyse du tableau ci-dessus montre que :

- 17 sur 35 personnes de la population interrogée, soit 48,57% attribuent la lenteur du système d'enlèvement des véhicules d'occasion au retard dans la saisie des factures commerciales.

Analyse de l'impact du guichet unique sur les opérations d'enlèvement des véhicules d'occasion au port de Cotonou : cas de Promo J TRANS

- 12 sur 35 personnes, de la population interrogée, soit 34,28% de cette population expliquent la lenteur du système par l'instabilité de la connexion.
- 06 sur 35 personnes, de la population interrogée, soit 17,15% condamnent la faible motivation du personnel de la SEGUB

Graphique n°4 : Causes de la lenteur du système d'enlèvement de véhicule par le guichet unique.



Source : Résultats de l'enquête 2013

RSFC : Retard dans la saisie des factures commerciales

IC : Instabilité de la connexion

FMP : Faible motivation du personnel

3.1.2.2 Résultats relatifs au problème spécifique n°2

On présentera à ce niveau les résultats de la question n°4 du questionnaire qui concerne les causes qui expliquent le cout élevé des translations. Les résultats qui seront présentés ont été obtenus auprès des transitaires. Ces résultats sont regroupés et présentés dans le tableau n°8. Rappelons que les causes probables de la cherté des transactions pour l'enlèvement de véhicule par le guichet unique sont :

- Les faux frais
- La corruption

Les résultats obtenus sont les suivants :

Le tableau n° 8 ci-après illustre les causes liées à la cherté des transactions pour l'enlèvement des véhicules d'occasion au port.

Causes	Agent commissionnaires agréés en douane	
	Effectif	Fréquence en %
Faux frais	10	66,67
Corruption	04	26,67
Autre	01	06,66
Total	15	100

Source : Résultats des enquêtes 2013

L'analyse du tableau ci-dessus montre que :

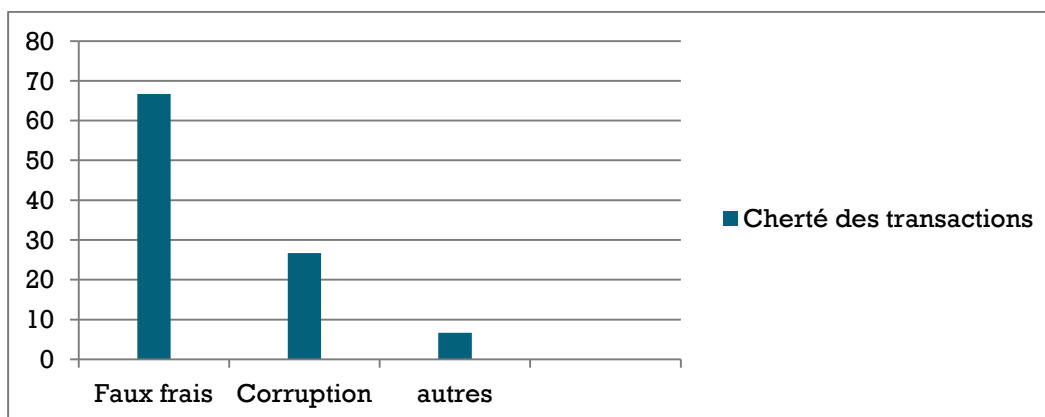
- 10 sur 15 personnes de la population interrogée, soit 66,67% de la population enquêtée sur le problème spécifique n°2 attribuent la cherté des transactions

Analyse de l'impact du guichet unique sur les opérations d'enlèvement des véhicules d'occasion au port de Cotonou : cas de Promo J TRANS

pour l'enlèvement des véhicules d'occasion aux faux frais des formalités d'enlèvement ;

- 04 sur 15 personnes de la population interrogée, soit 26,67% de cette population expliquent la cherté de l'enlèvement par la corruption ;
- 01 sur 15 personnes de la population interrogée, soit 6,66 % avancent d'autres causes supposées négligeables dans cette étude.

Graphes n°5 : Causes de la cherté des transactions



Source : Résultats de l'enquête 2013

CHAPITRE VI : VERIFICATION DES HYPOTHESES, DIAGNOSTIC ET APPROCHES DE SOLUTIONS

3.2.1 Vérification des hypothèses et diagnostic de l'étude

3.2.1.1 Vérification des hypothèses

Il s'est agi ici de faire la vérification de chaque hypothèse.

3.2.1.1.1 Vérification de l'hypothèse n°1

L'hypothèse formulée est que le retard dans la saisie des factures commerciales explique la lenteur du système d'enlèvement des véhicules d'occasion par le guichet unique. A partir du seuil de décision fixé pour ce problème, seuls les résultats ayant une fréquence supérieure ou égale à 40% seront retenus.

Sur la base de ce seuil de rentabilité, on peut affirmer que le retard dans la saisie des factures commerciales qui représente 48,57% des réponses est effectivement la cause de la lenteur du système d'enlèvement des véhicules d'occasion par le guichet unique. Cela signifie que l'hypothèse formulée est vérifiée. Toutefois, le problème relatif à l'instabilité de la connexion n'est pas à négliger car il requiert 34,28% des avis.

3.2.1.1.2 Vérification de l'hypothèse n°2

L'hypothèse formulée est que les faux frais accumulés lors des formalités d'enlèvement expliquent la cherté des translations. A partir du seuil de décision fixé pour ce problème, seul les résultats ayant une fréquence supérieure ou égale à 40% seront retenus.

Sur la base de ce seuil de rentabilité, on peut affirmer que les faux frais accumulés lors des formalités d'enlèvement qui représentent 66,67% des réponses sont effectivement la cause de la cherté des transactions. L'hypothèse formulée est donc vérifiée.

3.2.1.2 Diagnostic de l'étude

3.2.1.2.1 Diagnostic lié au problème spécifique n°1

Le retard dans la saisie des factures commerciales explique la lenteur du système d'enlèvement des véhicules d'occasion par le guichet unique. En effet la lenteur dans l'établissement des factures s'explique par la non-permanence du personnel portuaire et l'absence de coordination.

Le phénomène de la lenteur se manifeste par les délais de longue attente observés dans la réalisation de chacune des tâches du maillon de la procédure. Pour parler de compétitivité, il faudrait réduire au maximum ces délais pour enlever un grand nombre de véhicules d'occasion par jour. La vitesse d'importation de notre pays augmente et cela doit être accompagné par un dynamisme du port de Cotonou sans quoi, les véhicules d'occasion risquent de beaucoup attendre et induire ainsi des faux frais. Si le service portuaire est accessible 24h/24, les opérateurs n'ayant pas pu finaliser leurs opérations en cours de journée pourront toutefois le faire la nuit. Pour atteindre la compétitivité du port tant prônée, et compte tenu des exigences de l'accroissement des importations, le port est obligé de garder ses services ouverts en permanence. Ceci fait appel à la réactualisation du comité 24heures institué entre temps par le pouvoir public. Ce comité était chargé de coordonner la permanence portuaire et d'intervenir en cas de blocage.

La présence au poste et la diminution des visites familiales ou politiques sont tous des comportements qui pourraient donner un coup de pouce à la procédure d'enlèvement des véhicules d'occasion.

3.2.1.2.2 Diagnostic lié au problème spécifique n°2

Les faux frais des formalités d'enlèvement expliquent la cherté des transactions.

Vu le nombre des véhicules d'occasion qui transitent par le port de Cotonou vers le Nigéria et les pays de l'hinterland, la réduction des coûts de transaction lors de l'enlèvement de véhicule d'occasion doit être effective dans le cadre de l'amélioration des opérations d'enlèvement des véhicules d'occasion à l'ère du GUP. Au nombre de celles-ci, la réduction des faux frais normaux prend le pas sur toutes

les autres raisons. La perception des frais de gardiennage non formels et l'influence de certains chefs parcs à en imposer certains sur toutes les opérations d'enlèvement sur leur parc.

L'objectif du Guichet Unique est le gain en temps et la suppression des faux frais en rassemblant en un seul lieu toutes les institutions en charge des tâches qui concourent à l'enlèvement des véhicules d'occasion. On observe toujours les retards et la présence des faux frais à cause de la non-maitrise du système et du "non-suivi" effectif des réformes mises en place à cet effet.

3.2.2 Suggestions et conditions de mise en œuvre

3.2.2.1 Suggestions

3.2.2.1.1 Suggestions relatives au problème spécifique n°1

Pour pallier au problème de la lenteur du GUP dans les opérations d'enlèvement des véhicules d'occasion, quelques actions concrètes sont à mettre en œuvre. Il faut :

- ✓ Instaurer la permanence au niveau de tous les services portuaires ;
- ✓ motiver et former le personnel portuaire ;
- ✓ construire un centre unique en vue d'une facturation unique pour des formalités portuaires plus adaptées ;
- ✓ faire une mise à plat des procédures et formalités actuelles au Port de Cotonou en vue de l'identification des véritables acteurs qui interviennent dans la chaîne logistique portuaire.
- ✓ Créer un bureau pour les autorisations provisoires d'enlèvement des véhicules et pour la régularisation des APE cela permettra de désencombrer le port.
- ✓ Utiliser une procédure manuelle qui permettra de camoufler les lenteurs par rapport à l'enlèvement des véhicules d'occasions.

3.2.2.1.2 Suggestions relatives au problème spécifique n°2

Le problème n°2 porte sur le surcoût des transactions. En s'appuyant sur les résultats des enquêtes d'une part et des analyses d'autre part, nous suggérons des actions suivantes :

- ✓ revoir les bases de tarification des pénalités au niveau des différents intervenants portuaires ;
- ✓ réduire les faux frais normaux (pénalités, surestaries, pourboires...) dans le cadre d'une concertation entre toutes les structures concernées ;
- ✓ Réaliser une plaquette qui recense tous les droits et taxes à payer au niveau du Port de Cotonou ;
- ✓ Mettre en œuvre des mesures efficaces de réduction substantielle, voire d'éradication des faux frais qui constituent un élément important du surcoût et de la désaffection observés au niveau du Port de Cotonou ;
- ✓ Mettre en place une structure d'écoute des plaintes et prendre des dispositions pour protéger les usagers contre les abus éventuels ;
- ✓ Implication de l'administration des douanes dans le GUP et dans tout ce qui se fait dans le port en général ;
- ✓ Meilleure organisation des transitaires en vue de défendre les intérêts de leurs clients.

3.2.2.2 Conditions de mise en œuvre

Pour prendre en compte les suggestions décrites dans ce mémoire, nous proposons que les autorités portuaires se penchent spécialement sur ces critiques et prennent ensuite pour ce qui est de leur compétence, des arrêtés et décrets pour mettre toutes ces dispositions en vigueur. Et en plus de cette mesure, nous proposons les actions suivantes :

- ✓ dans le but d'atteindre notre objectif principal, nous conseillons aux autorités du port de faire avant toute modification, une bonne sensibilisation de tous les acteurs ;
- ✓ ils doivent aussi, sur chacune des questions qui touchent un domaine, recueillir l'avis ou les opinions des acteurs intervenant dans ce domaine ;
- ✓ Pour que la SEGUB améliore sa performance par rapport à l'efficacité du Guichet Unique Portuaire, les responsables ayant en charge la gestion de cette structure doivent :
 - Susciter auprès des diverses autorités et structures officielles concernées l'établissement rapide de leurs factures dans le système dans un délai qui sera rigoureusement respecté ;
 - Exhorter tous les acteurs intervenant dans ce domaine à jouer pleinement leur rôle ;
 - Accorder l'agrément à toutes les banques et à toutes les agences des banques pour faciliter le paiement des BFU par les CAD ;
 - La SEGUB doit renforcer son système informatique pour éviter toute panne du système, car le jour où elle ne fonctionnera pas, il n'y aura pas d'activité portuaire au BENIN ;
 - Elle devra aussi informer automatiquement tous les acteurs des diverses modifications qu'elle apporte à ses services.
- ✓ ils doivent renforcer la communication avec les acteurs pour que ceux-ci ne se sentent pas marginalisés dans la mise en œuvre des nouvelles réformes.
- ✓ Pour que la société Promo J trans améliore ses compétences en vue d'être plus compétitive les responsables doivent :
 - Veiller au bon suivi des dossiers de leurs clients ;
 - Avoir une vision à court, moyen et long terme pour une bonne maîtrise du volume d'activité à gérer ;
 - Penser à l'achat de ses propres camions tout en instaurant un service logistique qui s'occupera de la distribution et de la réception

ce qui permettra d'éviter de longue attente au niveau du port pour manque de camion.

Pour rendre performant le GUP, il faudra que chaque acteur puisse jouer son rôle de façon effective et que l'on arrive à situer les responsabilités en cas de manquement.

Les principaux acteurs pour l'enlèvement des véhicules sont les agents de douane, les transitaires, et les agents portuaires. Il faudrait qu'une fois que les transitaires aient accompli leur formalités de dédouanement à temps, et que les agents de douane délivrent le BAE que tous les frais s'estompent. Ce qui veut dire que les agents de douane auront passé l'information au niveau du GUP et que les transitaires l'auront également enregistrée.

Les compétences des stagiaires que nous sommes sont limitées aux suggestions. Toutefois, la prise en compte de ces recommandations redynamisera le port de Cotonou et donc lui permettra d'être compétitif à l'ère du guichet unique.

Analyse de l'impact du guichet unique sur les opérations d'enlèvement des véhicules d'occasion au port de Cotonou : cas de Promo J TRANS

NIVEAU D'ANALYSE	PROBLEMATIQUES	OBJECTIFS	Causes réelles	Diagnostic	Solutions	Condition de mise en œuvre
Niveau général	Problème général : Dysfonctionnement du système d'enlèvement des véhicules d'occasions par le GUP	Objectif général : Contribuer à l'amélioration du système d'enlèvement des véhicules d'occasions par le guichet unique
N I V E A U S P E C I F I Q U E	1 <u>Problème spécifique N°1 :</u> Lenteur dans le système d'enlèvement des véhicules d'occasions par le GUP	Objectif spécifique N°1 : Identifier les goulots d'étranglement liés au dysfonctionnement du système d'enlèvement des véhicules d'occasion au port.	Cause spécifique N°1 : Retard de la saisie des factures commerciales	Elément de diagnostic N°1 : le retard dans la saisie des factures commerciales explique la lenteur du système d'enlèvement des véhicules d'occasion par le guichet unique	-Motiver et former le personnel -Faire une mise à plat des procédures et formalités actuelles au Port de Cotonou en vue de l'identification des véritables acteurs qui interviennent dans la chaîne logistique portuaire ; -Instaurer la permanence au niveau de tous les services portuaires ; -Utiliser une procédure manuelle qui permettra de camoufler les lenteurs par rapport à l'enlèvement des véhicules d'occasions ;	Pour rendre performant le GUP il faudra que chaque acteur puisse jouer sa partition de façon effective et que l'on arrive à situer les responsabilités en cas de manquement. Les autorités portuaires doivent aussi communiquer largement avec les acteurs pour que ceux-ci ne se sentent pas marginalisés dans la mise en œuvre des nouvelles réformes.
	2 <u>Problème spécifique N°2 :</u> Cherté des transactions	Objectif spécifique N°2 : Diagnostiquer les facteurs liés au blocage de la conduite efficiente des opérations d'enlèvement.	Causes spécifique N°2 : Les faux frais.	Elément de diagnostic N°2 : Les faux frais accumulés lors des formalités d'enlèvement expliquent la cherté des transactions.	-Revoir les bases de tarification des pénalités au niveau des différents intervenants portuaires; -Mettre en place une structure de plaintes et prendre des dispositions pour protéger les usagers contre les abus éventuels; -Réaliser une plaquette qui recense tous les droits et taxes à payer au niveau du Port de Cotonou ; -Meilleure organisation des commissionnaires agréés en douane en vue de défendre les intérêts de leurs clients.	Les principaux acteurs pour l'enlèvement des véhicules sont les agents de douane, les transitaires, et les agents portuaires. Il faudrait qu'une fois que les transitaires aient accompli leur formalités de dédouanement à temps, et que les agents de douane délivrent le BAE que tous les frais s'estompent. Ce qui veut dire que les agents de douane auront passé l'information au niveau du GUP et que les transitaires l'auront également enregistrée.

CONCLUSION

L'étude effectuée sur le GUP a permis d'identifier certains problèmes qui constituent un frein à la bonne marche des activités portuaires. Ces problèmes identifiés ont été regroupés de façon à aboutir au problème général qui est celui du dysfonctionnement du système d'enlèvement des marchandises, en particulier les véhicules d'occasion.

Les problèmes relatifs à cette problématique ont été décomposés en deux (02) problèmes spécifiques à savoir :

- La lenteur du système d'enlèvement des véhicules d'occasion ;
- La cherté des transactions.

Le diagnostic qui a été effectué à la suite des enquêtes a permis de déceler l'impact du guichet unique sur les opérations d'enlèvement des véhicules d'occasion. Concernant la lenteur du système, l'impact réel a été les retards dans la saisie des factures commerciales et par rapport à la cherté des transactions la cause réelle a été les faux frais accumulés pendant leur déroulement.

Pour résoudre ces problèmes, on a proposé quelques approches de solution dont les plus importantes sont :

- ✓ pour que la SEGUB améliore sa performance par rapport à l'efficacité du Guichet Unique Portuaire, les responsables ayant en charge la gestion de cette structure doivent :
- Susciter auprès des diverses autorités et structures officielles concernées l'établissement rapide de leurs factures dans le système dans un délai qui sera rigoureusement respecté ;
- Exhorter tous les acteurs intervenant dans ce domaine à jouer pleinement leur rôle ;
- Accorder l'agrément à toutes les banques et à toutes les agences des banques pour faciliter le paiement des BFU par les CAD ;

- La SEGUB doit renforcer son système informatique pour éviter toute panne du système, car le jour où elle ne fonctionnera pas, il n'y aura pas d'activité portuaire au BENIN ;
 - Elle devra aussi informer automatiquement tous les acteurs des diverses modifications qu'elle apporte à ses services.
- ✓ Mettre en place une structure d'écoute des plaintes et prendre des dispositions pour protéger les usagers contre les abus éventuels ;

Possédant de nombreux avantages par rapport à l'ancien système, 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, de transbordement et de transit ne peuvent qu'encourager les opérateurs à utiliser SEGUB. 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.

Toutefois les faiblesses qui lui sont relevées sont objectives. Ceci peut être expliqué par son démarrage récent, seulement 11 Octobre 2011, et l'on espère qu'elles seront corrigées progressivement.

Loin de toute prétention d'avoir proposé des solutions aux problèmes relevés, nous espérons tout de même que la mise en application stricte et rigoureuse de nos approches de solutions et recommandations aura des résultats assez probants sur les sociétés de transit parmi lesquelles figure Promo J. Trans et sur les autres utilisateurs du port.

Il convient en définitive de remarquer que le transport est de nos jours la fonction primordiale et doit donc préoccuper la puissance publique. L'Etat doit donner à l'autorité portuaire toute la force requise et les moyens de sa politique et de ses ambitions.

Aussi, le problème relatif au délai d'enlèvement des véhicules au Port de Cotonou, doit-il faire appel à la conscience de tous les utilisateurs intervenant au port. Cette prise de conscience synergique nous paraît capitale et urgente pour

Analyse de l'impact du guichet unique sur les opérations d'enlèvement des véhicules d'occasion au port de Cotonou : cas de Promo J TRANS

amorcer les véritables enjeux qu'impose la compétitivité du Port de Cotonou et obtenir des résultats assez satisfaisants.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

A. Frémont : Conteneurisation et Tiers-monde à travers l'exemple de la Compagnie Générale Maritime, Les cahiers Scientifiques du Transport, n°34 p 31, 1998.

J. Ritter : Géographie des transports. Paris, Presses Universitaires de France. 128p, 4 cartes, 1 tableau, édition 1971

M.WOLKOWITSCH : Géographie des transports. Paris, Armand colin, 381 p, édition 1982

R. C. Whiteley , D. Hessann: Les avantages compétitifs de l'entreprise orientée clients. Paris, Maxima, 384 p.

J.HOUESSOU (2010-2011) : *Etude de la compétitivité du port de Cotonou dans le trafic des marchandises*, UPIB, Mémoire de fin de formation, 52 pages.

H. LAWSON et E.SANNY (2004-2005) : *Facilitation des opérations portuaires au port de Cotonou*, FLASH /UAC Mémoire de fin de formation, Abomey Calavi, 63 pages.

M. GBEHA (2010-2011) : *implication du Guichet Unique Portuaire dans la facilitation des opérations d'enlèvement des marchandises : cas de CAT-LOGISTICS BENIN*, UCAO Mémoire de fin de formation, 55pages

Dictionnaires

- Hachette illustré de 2002
- Le petit Robert de 2006
- Larousse 2010

RÉFÉRENCES WEBOGRAPHIQUES

- ✓ <http://www.africaneconomicoutlook.org/> (site internet consulté le vendredi 22 février 2013 au environ de 16 heures).

- ✓ [http://www.letelegramme.net /](http://www.letelegramme.net/) (site internet consulté le vendredi 22 février 2013 au environ de 16 heures 30 minutes).

- ✓ <http://fr.wikipedia.org/wiki/Bénin> (site consulté le mardi 18 juin 2013 au environ de 10 heures).

- ✓ <http://www.Translate.eu> (site consulté le lundi 01 juillet 2013 au environ de 22 heures).

ANNEXES

N°	Titres	Pages
I	Bon de livraison	I
II	Carte d'importateur	II
III	Carte grise d'un véhicule	III
IV	Certificat d'immatriculation pour véhicule en transit	IV
V	Liste des frais d'enlèvement des véhicules d'occasion en transit par le port de cotonou	V
VI	Frais d'enlèvement des véhicules d'occasion en transit par les frontières terrestres	VI
VII	EXEMPLAIRE DE BFU	VII
VIII	Exemplaire de Bon A Enlever	VIII
IX	Exemplaire d'une quittance	IX
X	Questionnaire adressé aux commissionnaires agréés en douane, consignataires et importateurs	X
XI	Guide d'entretien adressé au chef service facturation SEGUB	XI