

REPUBLIQUE DU SENEGAL



Un peuple-un but- une foi

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE

INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS – MEMBRE DU GROUPE SUP DE CO DAKAR



Boulevard de l'Est rue 3 prolongée
Point E. BP : 21354 Dakar – Tel : 33
859 95 95 / 33 823 25 14 Fax : +221 33
860 52 02 www.supdeco.sn /
ist@supdeco.sn



7, Avenue Faidherbe – BP : 21354
Dakar – Sénégal – Tel : (+221) 33 849
69 19 Fax : +221 33 821 50 74
www.supdeco.sn/ supdeco@supdeco.sn

THEME :

**Etude du rôle de transitaire dans le transport international de
marchandises par voie maritime : cas Bolloré Transport &
Logistics**

**Mémoire de fin de cycle pour l'obtention
de la Licence professionnelle en
Transport Logistique**

Présenté par :

**M. Pape Salla DIOP, étudiant à l'IST
– SUPDECO Dakar**

Sous la direction de :

**M. Kellog ETOUA, professeur
à l'IST – SUPDECO Dakar**

Année académique : 2019 – 2020

DEDICACE

A la mémoire d'une personne qui était comme un père.
Aucune dédicace ne saurait exprimer l'amour, l'estime, le dévouement et le respect que
j'ai toujours eu pour vous.
Merci pour ce que vous m'avez inculqué, les sacrifices que vous avez consentis pour moi
resteront à jamais gravés dans ma mémoire.
Repose en paix Cheikh SALL !!!

REMERCIEMENTS

La réalisation de ce mémoire a été possible grâce au concours de plusieurs personnes à qui je voudrais témoigner toute ma reconnaissance.

Je voudrais tout d'abord adresser toute ma gratitude au directeur de ce mémoire, **Mr Kellog ETOUA**, pour son aide précieuse et pour le temps qu'il m'a consacré.

Je voudrai remercier tout le corps professoral du Groupe SUP DE CO Dakar, particulièrement celui de l'Institut Supérieur des Transports, notamment **Mr Guy Théophile NZUDIE** pour les conseils et le savoir qu'ils m'ont transmis.

Mes profonds remerciements vont au **personnel de la société Bolloré Transport & Logistics**, particulièrement à **Mr Massamba S. DIA**, Chef de section Administrative et Normes Sociales à la DRH Service Administrative du personnel et Relation professionnelle de ladite société pour tout le temps qu'ils m'ont consacré malgré la crise sanitaire.

Mes plus vifs remerciements s'adressent à toute **ma famille**, particulièrement à ma très **chère mère** pour le soutien inconditionnel dont ils ont fait preuve depuis le début de mes études. Merci pour le soutien moral et psychologique. Si je suis ici aujourd'hui, c'est grâce à vous, Merci !!!

Mes remerciements vont enfin à tous mes **amis et collègues** qui m'ont apporté leur support moral et intellectuel inestimable tout au long de ma démarche. Un grand merci à mon **chef de service** pour son accompagnement, sa contribution et surtout son soutien financier et logistique. Il m'a donné l'opportunité de continuer mes études supérieures sans entraver le service et le travail.

LISTE DES TABLEAUX

N° 01 : Evolution du chiffre d'affaires par activité.....	13
N° 02 : Question 1 de l'enquête	36
N° 03 : Question 2 de l'enquête	36
N° 04 : Question 3 de l'enquête	37
N° 05 : Question 4 de l'enquête	37
N° 06 : Question 5 de l'enquête	38
N° 07 : Question 6 de l'enquête	38
N° 08 : Question 7 de l'enquête	38
N° 09 : Question 8 de l'enquête	39
N° 10 : Question 9 de l'enquête	39
N° 11 : Question 10 de l'enquête	40
N° 12 : Présentation de la matrice SWOT	40
Figure N° 01 : Schéma du circuit douanier	30

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
GATT	General Agreement on Tarifs and Trade
OMC	l'Organisation Mondiale du Commerce
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
OHADA	Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires
SDV	Scac-Delmas-Vieljeux
LMP	Lithium Métal Polymère
UMG	Universal Music Group
NINEA	Numéro d'Identification National des Entreprises et des Associations
TER	Train Express Régional
PAD	Port Autonome de Dakar
GAINDE	Gestion Automatisée des Informations Douanières et des Echanges.
BAE	Bon à enlever
CAF	Cout Assurance Fret
BL	Bill of Loading
DPI	Déclaration Préalable à l'Importation
FOB	Franco à bord du navire
CEDEAO	Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest
SWOT	Strenghts Weaknesses Opportunities Threats
BOLI	Bon de livraison import

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	1
PREMIERE PARTIE : Cadre de l'étude.....	5
Chapitre I : Cadre de l'étude : Entreprise et son environnement	6
Section 1 : Présentation de l'environnement	6
Section 2 : Présentation de Bolloré Transport & Logistics	9
DEUXIEME PARTIE : Cadre analytique	26
Chapitre II : Cadre analytique : analyse, interprétation et recommandations	27
I. Description du processus de dédouanement proprement dite de marchandises par voie maritime	27
II. Analyse et interprétation des résultats issues des enquêtes	36
III. Propositions des suggestions et des recommandations à l'égard de Bolloré Transport et Logistics	44
CONCLUSION	45
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	I
WEBOGRAPHIE	II
LEXIQUE	III
LISTE DES ANNEXES	VI
LISTE DES MATIERES	VII

INTRODUCTION

La logistique est un ensemble d'activités nécessaires à la fabrication des produits et à leur commercialisation sur un territoire donné. Elle est définie comme « *la gestion des flux physiques, des flux administratifs et des flux d'informations en amont et en aval au minimum de coût, minimum de délai et de très bonne qualité en tenant compte de l'environnement* ».

Les activités de la logistique concernent le domaine de la production, des approvisionnements, du stockage et de la distribution. Elles s'exercent majoritairement dans les entreprises industrielles et commerciales, mais également chez les prestataires logistiques et au sein de sociétés de conseil.

Ces activités sont aujourd'hui confrontées à l'intensification de la mondialisation qui évoque l'intégration croissante de l'économie dans le monde entier notamment au niveau des échanges.¹

A l'égard de ce contexte, nous assistons aujourd'hui à une diversité d'échanges de grands flux de marchandises dans le monde. Ces grands flux mondiaux englobent toutes les transactions du marché mondial et regroupent l'ensemble des pays du monde engagés dans la production et la commercialisation des biens destinés aux marchés étrangers.²

En effet, nous ne pouvons pas parler d'échanges internationaux sans pour autant mentionner le secteur du transport qui reste un facteur déterminant dans la chaîne logistique. Cette dernière a permis de rapprocher les différents espaces, à travers le déplacement d'un nombre considérable de fret dans le monde ce qui donne au transport une place primordiale. Cette forme de facteur se fait à l'aide de différents modes de transport qui sont les transports terrestre, aérien et maritime qui ont chacun leur particularité.

Ainsi, parmi ces modes de transport, nous pouvons évoquer le transport maritime qui participe fortement au développement du commerce international par rapport autres modes grâce aux quantités transportées au moindre.

Le transport maritime demeure l'épine dorsale du commerce mondialisé et de la chaîne d'approvisionnement manufacturière : plus des quatre cinquièmes du commerce mondial de marchandises en volume sont transportés par mer. Toutefois, le trafic maritime international a perdu de son dynamisme en 2018, avec une croissance des volumes de 2,7%, inférieure aux

¹ Source : information tirée des cours et des documents de transit transport et logistique

² Source : information tirée des cours et des documents de transit transport et logistique

années précédentes. Les volumes totaux sont estimés à 11 milliards de tonnes, un record absolu, selon les données de la CNUCED. La Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement prévoit un taux de croissance annuel moyen de 3,4% pour la période 2019-2023. Toutefois, les perspectives demeurent difficiles, compte tenu de l'incertitude accrue concernant la politique commerciale et des divers facteurs défavorables qui assombrissent l'horizon.³

Ainsi, pour garder à l'œil les transactions des échanges au niveau du transport maritime, un accord général sur les tarifs douaniers et le commerce a été adopté en 1947, le General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) dont l'objectif est le développement du libre-échange.

En conséquence, le GATT a connu un certain succès jusqu'en huit cycles de négociation, on est passé de 23 pays en 1947 à 120 pays signataires à la fin de l'année 1994, date à laquelle l'accord « GATT » donne naissance à un organisme appelé l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC).

L'OMC est une suite logique de ce qu'on appelle le GATT (accord général sur les tarifs douaniers et de commerce). C'est le constat de l'échec du GATT (1947) qui a emmené les Etats dans le cadre de discussions entre 1986 et 1994 (le cycle de l'Uruguay land) a adopté en avril 1994 ce qu'on a appelé l'acte de Marrakech qui est l'acte fondateur de l'OMC. Cet acte de Marrakech fondateur de l'OMC, a pour objectif de prendre en charge les règles régissant le commerce entre pays. C'est pourquoi il existe beaucoup de règles juridiques au niveau de l'OMC. L'acte de Marrakech concerne environ 150 pays. Son secrétariat est basé à Genève.⁴

Le transport maritime est régi au plan national par le code de la marine marchande et au plan international par trois conventions à savoir la convention de Bruxelles, la convention de Hambourg et la convention de Rotterdam. Cette dernière n'est pas encore entrée en vigueur.

En Afrique de l'Ouest et du Centre, la première source réglementaire des transports maritimes est tirée du Code de conduite des conférences maritimes entré en vigueur en avril 1974, sur l'initiative de la CNUCED. Cette dernière, sur la pression des pays en développement a pris l'initiative d'élaborer la Convention Internationale relative au Code de conduite des conférences maritimes pour permettre aux pays en voie de développement de s'intégrer dans le mécanisme des transports maritimes. C'est dans ce cadre que les pays de l'Afrique de

³www.cnuCED.org/étude sur les transports maritimes 2019 par la CNUCED

⁴Source : informations tirées du cours de droit du commerce international

l'Ouest, plus précisément ceux qui appartiennent à la zone UEMOA (Union Economique et Monétaire Ouest Africaine) se sont réunis, afin d'établir des tarifs douaniers communs afin de faciliter le libre échange des personnes, des biens et des services.

Le libre-échange se fait dans certains lieux avec des normes. Au Sénégal, c'est au Port Autonome de Dakar que séjournent les échanges commerciaux à travers des navires commerciaux qui entrent et sortent du territoire.

Les marchandises à bord des navires doivent aussitôt traverser une barrière entraînant l'accomplissement de diverses formalités administratives et douanières nécessitant l'intervention de plusieurs acteurs de la logistique et du transport.

Parmi ces acteurs, nous pouvons citer les auxiliaires de transport. Certains de ses derniers jouent un rôle important tel est le cas du transitaire au sens large. Cet auxiliaire du commerce international s'occupe de toutes les formalités administratives et douanières liées à la marchandise. Celui-ci peut avoir plusieurs visages car il peut être en même temps commissionnaire en douane et commissionnaire de transport. Il est régi par les dispositions du code des douanes. Par ailleurs, l'acte uniforme de l'OHADA relatif au droit commercial général portant réglementation sur les intermédiaires du commerce le vise également.

La douane est régulièrement en collaboration avec les importateurs et exportateurs raison pour laquelle elle est en contact directe avec ce dernier. Les transitaires peuvent agir soit en leur nom, ou bien comme mandataire du propriétaire de la marchandise et sont devant la loi responsable des déclarations qu'ils établissent, des omissions, inexactitudes et autres irrégularités relevées dans lesdites déclarations, sauf leur recours contre leurs commettants.⁵

L'évolution du commerce maritime a considérablement multiplié le nombre d'acteurs du trafic maritime d'où la présence de plusieurs entreprises de transit au Sénégal. C'est dans ce contexte que nous avons jugé nécessaire d'étudier le « *rôle du transitaire dans l'organisation d'une société de transit telle que Bolloré Transport & Logistics* ».

Ainsi, notre thème intitulé : « *Etude du rôle du transitaire dans le transport international de marchandises par voie maritime : cas Bolloré Transport & Logistics* » s'expliquera d'abord dans un premier temps le cadre de l'étude où nous présenterons l'entreprise et son environnement en dégageant l'histoire et l'organisation générale, puis en second lieu nous

⁵ Source : Paragraphe III de l'article 372 du code des douanes du Sénégal.

aborderons le cadre analytique en montrant les forces, faiblesses, menaces et opportunités de l'entreprise.

Les auxiliaires de transport jouent un rôle principal dans la chaîne logistique du transport maritime. Pour comprendre leur travail, il faut s'intéresser aux codes des parties plus exactement celui du commettant. Le commettant est un industriel ou un commerçant qui doit faire parvenir sa marchandise à une destination finale.

Pour ce faire, il fait appel aux auxiliaires de transport qui participent considérablement au bon fonctionnement du transport international car ils interviennent à plusieurs étapes de l'opération du transport d'où l'importance dans un pays d'avoir un certain nombre d'entreprises d'auxiliaires pour pouvoir gérer convenablement l'offre et la demande conséquente qui se trouve dans le port. La dimension mondiale du marché leur donne une importance particulière dans son bon fonctionnement. Si un pays ne dispose pas d'une infrastructure importante d'auxiliaires, son transport risque de s'opérer dans des conditions défavorables.

L'expression « transitaire » porte à confusion mais est le plus souvent utilisée pour désigner le prestataire d'un ensemble de services à la marchandise généralement divers. Il convient de faire une distinction par rapport à la nature et l'ampleur des tâches qui lui sont confiées. Le transitaire est fréquemment confondu au commissionnaire de transport c'est pourquoi il serait judicieux de faire une distinction entre ces deux (02) fonctions.

Afin d'apporter des réponses plus précises et des solutions pertinentes à ce problème, nous posons les questions suivantes :

Quelle est le rôle et l'importance d'une société telle que Bolloré et sur quoi sont basés ses activités ?

Ceci nous renvoie à d'autres questions à savoir :

- Qui est le transitaire ?
- Quel est son rôle principal et sa mission ?
- Quelles sont ses obligations et responsabilités ?
- Quelles sont les différentes tâches et fonctions du transitaire ?
- Quelles sont les compétences requises pour être transitaire ?
- Qu'est ce qui lie le transitaire aux autres acteurs du transport et de la logistique ?
- Quelles sont les démarches administratives et douanières qu'emprunte le transitaire ?



***PREMIERE PARTIE :
CADRE DE L'ETUDE***

CHAPITRE I : CADRE DE L'ETUDE : ENTREPRISE ET SON ENVIRONNEMENT

Présentation de l'environnement

Il sera question d'étudier l'environnement de Bolloré Transport & Logistics.

L'environnement se définit comme étant l'ensemble des facteurs internes et externes contrôlables ou non par l'entreprise, susceptibles d'influencer le fonctionnement de cette dernière. On distingue le macro et le micro environnement.

1.1 Le macro- environnement

Le macro-environnement est l'étude de tous les éléments qui entourent l'entreprise. Il regroupe les facteurs qui influencent la situation de l'entreprise sur son marché en faisant évoluer son offre et sa demande, mais de façon exogène. Ce sont donc des facteurs sur lesquels l'entreprise ne peut influencer, qu'elle ne peut manipuler, mais qu'elle doit anticiper car ce sont des sources d'opportunités comme de menaces. Ces facteurs sont l'environnement politique, économique, technologique, etc.

1.1.1 L'environnement politique

La société Bolloré Transport & Logistics Sénégal est une société privée. Par ce fait, sa gestion interne n'est pas influencée par les décisions politiques. Elle a une capacité d'adaptation très rapide face aux changements de données du marché; ce qui constitue pour elle un atout considérable sur ses concurrents. Cependant, certaines décisions politiques prises au niveau de l'administration du Port autonome de Dakar (PAD) et l'administration douanière influencent ses activités et l'obligent à prendre régulièrement de nouvelles dispositions stratégiques pour y faire face. La stabilité politique dont jouit le Sénégal ainsi que l'instabilité politique survenue dans certains pays de la sous-région comme la Côte d'Ivoire et le Mali ont pu contribuer au développement des activités au Port de Dakar et constituent de ce fait, une opportunité pour la société.

1.1.2 L'environnement économique

De par sa situation géographique exceptionnelle, le Port Autonome de Dakar occupe une position stratégique à l'intersection des lignes maritimes reliant l'Europe à l'Amérique du Sud, l'Amérique du Nord à l'Afrique du Sud. Le Port Autonome de Dakar est en effet le

premier port en eau profonde touché par les navires venant du Nord et le dernier Port touché à la remontée par les navires en provenance du Sud. Cette position géographique permet aux navires venant du nord de disposer d'un gain de navigation de deux à trois jours par rapport aux autres ports de la Côte Ouest Africaine.

Grâce à cette position stratégique que lui confère une rade bien abritée, le Port Autonome de Dakar est aujourd'hui le troisième port de la sous-région après le Port Autonome d'Abidjan et le Port de Lagos et se classe au neuvième rang sur le continent.⁶

Compte tenu des atouts et de la position géographique relativement intéressante du Port de Dakar, le trafic maritime n'a cessé de connaître une croissance avec pour conséquence directe l'intensification des activités du transport maritime. Aujourd'hui le transport maritime avec l'avènement de la conteneurisation et le phénomène précurseur de la mondialisation et de la globalisation reste un transport de masse et répond à des critères qui lui donnent une place importante dans le transport de marchandises à l'international.

1.1.3 L'environnement technologique

Dans un monde en mouvement toujours plus rapide et connecté, Bolloré met son expertise au service de l'innovation afin d'offrir le meilleur aux clients et faire évoluer durablement ses métiers. Chaque année Bolloré Transport & Logistics investisse dans de nouvelles infrastructures et technologies de pointe et de systèmes d'informations performants pour satisfaire ses partenaires et accompagner ses clients.

1.2 Le micro- environnement

Le microenvironnement regroupe l'ensemble des acteurs qui agissent directement avec l'entreprise. Il fait partie des facteurs sur lesquels Bolloré Transport & Logistics Sénégal peut agir. Il est plus restreint que le macro-environnement et renvoie spécifiquement à la clientèle, aux fournisseurs et à la concurrence, sans oublier les partenaires, les leaders d'opinion, les conseillers et l'entreprise elle-même.

1.2.1 Les clients

La clientèle d'une entreprise est l'ensemble des publics demandant ou susceptibles de demander les produits et/ou les services de l'entreprise. De ce fait, le client est l'élément le plus important de l'entreprise.

⁶ www.portdakar.sn

Pour un avenir certain, toute entreprise doit identifier les besoins et désirs de ses clients. Comme le souligne en marketing le client est roi. Les différents clients de Bolloré Transport & Logistics au Sénégal sont les consignataires, les transitaires, les gestionnaires de parcs, les armateurs et les opérateurs économiques.

1.2.2 Les fournisseurs

Le fournisseur est un fabricant, un grossiste, un sous- traitant, une institution qui propose ses biens et/ou services à ses clients.

On peut classer les fournisseurs de Bolloré Transport & Logistics Sénégal selon leurs prestations. Ils sont nombreux mais nous retiendrons :

- les grandes firmes internationales qui vendent les engins, les équipements, les pièces de rechange ;
- les sociétés qui fournissent de l'énergie en carburant telle que l'essence, le gas-oil, l'huile à moteur ;
- les sociétés qui fournissent des services de communication (lignes téléphoniques, internet, fax, courriers...).

1.2.3 Les concurrents

De nos jours nous constatons la naissance de petites entreprises pratiquant l'activité de transport maritime mais ces entreprises n'ont quelquefois pas de garantie et rencontre souvent de problèmes de gestion et de finance.

Bolloré Transport & Logistics Sénégal fait face à une rude concurrence dans le secteur de la logistique et du transport. Ses principaux concurrents sont Global Shipping Company et Maersk SEALAND.

Présentation de Bolloré Transport & Logistics

2.1 Historique

Créé en 1822, le Groupe Bolloré figure parmi les 500 plus grandes compagnies mondiales. Il est présent au Sénégal depuis 1927 et a connu plusieurs changements au cours de son histoire.

1991 - 1999 : prise de contrôle de Delmas-Vieljeux, suivie par l'absorption de la Scac par Delmas, rebaptisée Scac-Delmas-Vieljeux (SDV). Cession par Bolloré d'une partie de l'activité Non Tissés industriels et Produits jetables ainsi que l'activité Tubes et raccords plastiques. Il y'a aussi la prise de contrôle du groupe Rivaud et de Saga et l'absorption de SDV par Bolloré Technologies, devenue Bolloré. Plus tard Albatros Investissement, principal actionnaire de Bolloré, prend le nom de Bolloré Investissement.⁷

2000 - 2010 : Cession des activités non stratégiques : cigarettes (2001) au groupe américain Republic Technologies, qui assurait une grande partie de la distribution des papiers à rouler aux États-Unis ; activités maritimes (2006) avec le retrait sur Bolloré et fusion de Bolloré et de Bolloré Investissement ; et papiers fins (2009) au groupe américain Republic Technologies International. Et le démarrage des deux usines de production de batteries électriques en Bretagne et au Canada, et début de commercialisation des super capacités.⁸

Par ailleurs, nous avons constaté la diversification dans les secteurs des médias et de la communication avec le lancement de Direct 8, la chaîne de Télévision Numérique Terrestre (TNT) créée par le Groupe plus tard rebaptisée Direct Star et journaux gratuits mais aussi le changement de dénomination de « Bolloré Investissement » en « Bolloré ».⁹

2011 – 2012 : début de la construction de la nouvelle usine de fabrication de batteries Lithium Métal Polymère (LMP) en Bretagne. Accord pour la cession des chaînes gratuites, Direct 8 et Direct Star, au groupe Canal+ contre une rémunération en titres Vivendi. Acquisition de 1,1% de Vivendi. Entrée dans le capital de Vivendi.¹⁰

2013 - 2014 : obtention de l'exploitation du port pétrolier de Pemba au Mozambique, du terminal à conteneurs n°2 d'Abidjan en Côte d'Ivoire et du terminal roulier de Dakar au Sénégal. Le lancement d'une offre publique d'échange sur Havas. Cession en juillet 2014 de 16% d'Euro Media Group. Inauguration de l'usine Bluetram en Bretagne. Expérimentation du

⁷ <https://www.bolloré-transport-logistics.com>

⁸ <https://www.bolloré-transport-logistics.com>

⁹ <https://www.bolloré-transport-logistics.com>

¹⁰ <https://www.bolloré-transport-logistics.com>

système d'autopartage d'Indianapolis (États-Unis), Blue Indy. Gains des appels d'offres de Londres pour la gestion du réseau de 1 400 bornes de charge.¹¹

2015 : montée à 14,4% au capital de Vivendi. Obtention des concessions portuaires de Kribi au Cameroun, de Dili au Timor oriental et de Varreux en Haïti. Lancement du service d'autopartage électrique Blue Indy, à Indianapolis (États-Unis). Inauguration de la nouvelle usine de Bluetram. Présentation du bus électrique 12 mètres. Partenariat avec PSA Peugeot Citroën pour développer et commercialiser l'E-Mehari.¹²

2016 : inauguration de l'usine de fabrication de bus, ligne 12 mètres, le 15 janvier 2016. Inauguration du service d'auto-partage électrique à Turin en Italie, le 18 mars 2016. Franchissement des seuils de 20% du capital et des droits de vote de Vivendi, le 7 octobre 2016 et mise en équivalence de Vivendi à compter de cette date.¹³

2017 : 195 ans du Groupe Bolloré. Intégration globale de Vivendi à compter du 26 avril 2017. Acquisition par Vivendi de la participation majoritaire du Groupe Bolloré de 59,2% dans Havas, suivie d'une OPAS sur le solde du capital d'Havas, d'une offre publique de retrait et d'un retrait obligatoire, permettant à Vivendi de détenir 100% du capital d'Havas. Finalisation de l'OPAS Bolloré sur Blue Solutions, avec l'acquisition de 7,6% du capital de Blue Solutions. Cession de la participation d'environ 10% dans Gaumont dans le cadre de l'offre publique de rachat. Obtention de la concession du nouveau terminal à conteneurs de Kribi au Cameroun. Reprise partielle des actifs de Necotrans. Inauguration du nouveau terminal polyvalent d'Owendo, au Gabon, où le Groupe Bolloré sera l'opérateur exclusif de l'activité Conteneur.¹⁴

2018 : renforcement dans le capital de Vivendi, à travers l'exercice d'options et de nouvelles acquisitions d'actions portant la participation à 26,28% du capital et à 28,51% des voix au 31 décembre 2018. Cession par Vivendi de la participation de 27,3% dans Ubisoft pour 2 milliards d'euros. Cession par Vivendi de la participation de 11% dans Fnac-Darty pour 267 millions d'euros. Arrêt du service d'auto-partage Autolib' à Paris. Lancement d'un service d'auto-partage électrique à Los Angeles, Blue LA.¹⁵

¹¹ <https://www.bolloré-transport-logistics.com>

¹² <https://www.bolloré-transport-logistics.com>

¹³ <https://www.bolloré-transport-logistics.com>

¹⁴ <https://www.bolloré-transport-logistics.com>

¹⁵ <https://www.bolloré-transport-logistics.com>

2019 : cession des activités portuaires en France au Groupe Maritime Kuhn. Inauguration d'une nouvelle plate-forme logistique Blue Hub de 50 000 m² à Singapour. Cession de Bolloré Energy de sa participation de 5,5% dans la société de transport par pipeline Trapil. Acquisition de 100% du capital d'Editis par Vivendi. Entrées de Tencent Music Entertainment et de certains investisseurs financiers internationaux, à hauteur de 10% dans le capital d'UMG, sur la base d'une valeur d'entreprise de 30 milliards d'euros pour 100% du capital d'UMG.¹⁶

2.2 Organisation Générale

Le Groupe Bolloré figure parmi les 500 plus grandes compagnies mondiales. Coté en Bourse, il est toujours contrôlé majoritairement par la famille Bolloré dont Cyrille Bolloré actuel Président-Directeur général nommé depuis 2019.

Société anonyme (SA) au capital de 1 833 430 000 FCFA - RCCM SN DKR-1960-B-6427 – NINEA 0013748 2G3. Son siège social est situé au 47, Avenue Hassan II – Dakar, Sénégal.

Bolloré Transport & Logistics est la Division regroupant les activités de logistique et services maritimes du Groupe Bolloré. Présentes sur les cinq continents, nos marques commerciales exercent notamment tous les métiers de la logistique : commissionnaire de transport aérien, maritime et terrestre, stockage et distribution, logistique industrielle, opérations portuaires et ferroviaire, contrôle sécurité et qualité, courtier en affrètement maritime.

Présent au Sénégal depuis 1927, Bolloré Transport & Logistics est bien représenté à travers le pays avec 1 000 collaborateurs et 12 sites situés dans 3 villes : Dakar, Kaolack et Kidira. Elle a pour objet social d'effectuer des opérations de transport et de la logistique.

La direction générale est localisée à Dakar km 4,5 Boulevard du Centenaire de la Commune – Dakar – B.P. : 233 Dakar-Sénégal - Tel. : (+221) 33 859 33 99 - Fax : (+221) 33 859 44 41 - Email : bolloré-transport-logistics.com. Elle est composée de :

- Direction d'exploitation
- Direction commerciale
- Direction des ressources humaines
- Direction financière et administrative
- Direction juridique

¹⁶ <https://www.bolloré-transport-logistics.com>

- Direction des systèmes d'information
- Directions des solutions logistiques
- Direction des services shipping

Bolloré Transport & Logistics dispose également :

- une direction technique située au Boulevard de la Commune x Route Fann Bel Air – Colobane – Dakar qui offre l'entretien et maintenance des équipements ;
- un service logistique : levage, transport et livraison de colis situé sur la route de Bel Air – Dakar ;
- des solutions logistiques pour le fret aérien à Diass ;
- du Supply Chain : gestion de stocks et optimisation des flux de marchandises ;
- un entrepôt de pêche : consignation et opérations logistiques des navires de pêche situé au Mole 10 Quai de Pêche – Dakar.

2.3 Présentation des activités

Le groupe occupe aujourd'hui des positions fortes dans trois activités : le transport et la logistique, la communication, le stockage d'électricité et systèmes.

2.3.1 Le transport et la logistique

Bolloré Transport & Logistics est le fruit du rassemblement de quatre activités historiques du Groupe Bolloré : Bolloré Ports, Bolloré Logistics, Bolloré Railways et Bolloré Energy. Construction et exploitation de terminaux portuaires et de chemins de fer, commission de transport et logistique pétrolière, Bolloré Transport & Logistics s'appuie sur l'expertise de plus de 36 500 collaborateurs, présents dans 109 pays en Europe, en Asie, en Amérique et en Afrique où il exerce ses activités dans les ports, la commission de transport et les chemins de fer.¹⁷

2.3.2 La communication

Le pôle Communication du Groupe Bolloré repose principalement sur sa participation dans Vivendi avec : Universal Music Group, leader mondial de la musique, Groupe Canal+, numéro 1 de la télévision payante en France, Havas, l'un des premiers groupes mondiaux de

¹⁷ www.bolloré.com/Document d'enregistrement universel 2019

publicité et de conseil en communication, Editis, deuxième groupe d'édition français, Game loft, leader dans les jeux vidéo sur mobile.¹⁸

2.3.3 Le stockage d'électricité et systèmes

Blue Solutions, coté en Bourse depuis 2013, est intégré à la division Bretagne, qui rassemble les activités industrielles du Groupe, aux côtés de Bluebus, Bluestorage et des films plastiques. Blue Systems est une nouvelle organisation qui s'appuie sur le savoir-faire et l'expertise de plusieurs entités du Groupe Bolloré rassemblées autour d'un objectif commun : proposer un écosystème d'optimisation des flux de personnes, de matériels et de données.¹⁹

Tableau n°01 : évolution du chiffre d'affaires par activité

En million d'euros	2019	2018	Croissance publiée	Croissance organique
Transport et logistique	5 939	6 007	1%	2%
Logistique pétrolière	2 650	2 699	2%	2%
Communication	15 891	13 924	14%	6%
Stockage d'électricité et systèmes	329	358	8%	5%
Autres	34	36	6%	6%
Total	24 843	23 024	8%	3%

Source : informations obtenues à partir des données du document d'enregistrement universel de 2019 du groupe Bolloré.

Commentaire : nous constatons sur ce tableau n°01 que le Transport et Logistique est en retrait de 2% ; Bolloré Logistics a connu une baisse de 2%, pénalisé par la baisse générale des volumes aériens et maritimes. C'est le même constat effectué sur la Logistique pétrolière qui une baisse de 2%, dans un contexte de baisse des volumes et de climatologie défavorable, malgré une légère hausse des prix des produits pétroliers; la Communication est en croissance de +6%, attribuable à Vivendi qui bénéficie de la forte croissance d'UMG (+14%) ; le Stockage d'électricité et systèmes 5%, lié à la baisse de l'activité auto partage et terminaux spécialisés, en partie compensé par la croissance des activités bus, batteries et télécoms.

¹⁸ [www.bolloré.com/Document d'enregistrement universel 2019](http://www.bolloré.com/Document%20d'enregistrement%20universel%202019)

¹⁹ [www.bolloré.com/Document d'enregistrement universel 2019](http://www.bolloré.com/Document%20d'enregistrement%20universel%202019)

En définitive, les données publiées montrent que le chiffre d'affaires est en hausse de +8% en 2019.

En outre de ses trois activités, Bolloré Transport & Logistics offre aussi une large gamme de services à sa clientèle à savoir :

❖ **Le commissionnaire de transport**

Le commissionnaire de transport est un intermédiaire professionnel qui organise en toute liberté une opération de transport de bout en bout en son nom, sous sa responsabilité et pour le compte d'un donneur d'ordre. L'opération peut s'effectuer grâce à un seul type de transport ce qui permet de différencier le commissionnaire de transport de l'entrepreneur de transport multimodal.

En tant qu'organisateur, il est chargé de déterminer le ou les moyens de transport les plus adaptés ainsi que l'itinéraire à suivre. Mais il est tenu de livrer les colis en l'état et répond des avaries et pertes survenues en cours de transport tant de son fait propre ou du fait du transporteur ou de tout autre intervenant auquel il aura fait appel dans le déroulement du transport.

❖ **La manutention**

La manutention portuaire appelée plus communément l'acconage, consiste à réaliser des opérations de chargement et de déchargement des navires d'arrimage et de mise à quai ou en magasin câle. On distingue la manutention bord et la manutention terre.

A l'importation, la manutention bord consiste à désarrimer et à décharger les marchandises du navire. La manutention terre consiste à les manipuler des quais (sous palan) vers les terre-pleins ou les magasins câle, les garder en stockage et les mettre à la disposition des clients à l'enlèvement. Le service de la manutention est situé au Mole 4 Port de Dakar.

❖ **Transport et Logistique de marchandises conventionnelles**

Les opérations de transport se font au moyen de camions et de semi-remorques pouvant transporter à la fois des conteneurs, mais également des colis lourds jusqu'à 120 Tonnes. Ses rayons d'action sont à la fois nationaux et internationaux avec des opérations régulières vers les pays en partenariat avec le Sénégal. L'exploitation des grues d'une capacité de levage de 25 à 200 tonnes constitue l'opération de levage. Si le service logistique du groupe au Sénégal travaille en partie en contact direct avec sa clientèle, il travaille surtout pour le compte des

services de Transit et de Manutention pour lesquelles il réalise journallement des opérations de transport.

❖ Consignation et shipping

On distingue généralement deux types de consignataires : le consignataire navire et le consignataire cargaison. Le consignataire navire est une personne morale représentant dans sa localité une compagnie de transport maritime. Dans cette fonction de représentation, il agit en qualité c'est-à-dire pour le compte de son mandant.

En effet, il prépare le séjour du navire dans son port, recherche tous les documents administratifs nécessaires et lui trouve un poste à quai. Il doit aussi subvenir aux besoins de l'équipage durant l'escale. Enfin, il doit préparer le départ du navire et en cas de prolongement de séjour, il doit prendre ses responsabilités.

Le consignataire cargaison, lui représente le chargeur. A ce titre, il reçoit la marchandise, la garde, la remet à son mandant ou la livre au réceptionnaire indiqué. Il a l'obligation de constater l'état de la marchandise en émettant éventuellement les réserves utiles. Le service shipping se trouve au Mole 10 Port de Dakar km 4,5 Boulevard de la Commune de Dakar.

❖ Le transit maritime et aérien

Le transitaire est un intermédiaire agréé qui intervient entre un importateur ou un exportateur et les autorités administratives. C'est un mandataire qui a l'obligation d'exécuter loyalement les instructions qu'il a reçu de son mandant. Il a pour rôle de procéder à la reconnaissance des marchandises avec l'émission éventuelle des réserves, d'en assurer les formalités administratives et de veiller, le cas échéant, à leur réexpédition vers la destination finale. Aussi, doit-il effectuer les opérations de dédouanement des marchandises.

❖ Entreposage et frigorifique

L'entreposage est plus connu sous le nom de stockage. Le stockage de marchandises se fait en entrepôts ou sur terre-plein. Le stockage concerne différentes marchandises et est réalisé sous différents régimes douaniers : marchandises dédouanées en paiement des droits et taxes (magasin libre), droits de douane suspendus pour marchandises (entrepôt fictif), marchandises sous-douane (en stock dans le port ou dans les magasins extra portuaires)

Le groupe Bolloré Sénégal dispose d'un entrepôt frigorifique appelé Via SOCOFROID (département de SOCOPA) au Mole 10 Quai de pêche – Dakar, il offre à leurs clients un

entreposage frigorifique en température négative pour les produits alimentaires périssables (viande, poissons...).

❖ **Tourismes et voyages :**

Le groupe gère deux agences de voyage (billetterie) : SDV VOYAGES et SENEGAL TOURS. Ces deux agences émettent plus de 35 000 billets d'avion par an et travaillent avec toutes les compagnies aériennes.

SENEGAL TOURS en sus de son activité billetterie a un service logistique équipé d'un parc de bus et de camions tout terrain. Il travaille pour le compte de tous opérateurs en s'occupant du transfert des touristes entre l'aéroport et les différents hôtels et en organisant des excursions à l'intérieur du Sénégal.²⁰

2.4 Présentation des moyens logistiques

Bolloré Logistics est un acteur majeur du transport et de la logistique à l'international. Accompagnant l'évolution des besoins de ses clients, Bolloré Logistics a enrichi son savoir-faire pour être reconnu comme un acteur global de la Supply Chain, se classant parmi les 10 principaux groupes mondiaux du secteur, incluant le premier réseau de logistique intégrée en Afrique. L'entreprise conçoit des solutions personnalisées à fort contenu de valeur, associées à des expertises sectorielles, avec une recherche permanente d'amélioration et d'optimisation, notions fortes de la culture Bolloré Logistics.

Bolloré Logistics répond à la demande des importateurs et exportateurs. Des grands groupes pour lesquels nous opérons des solutions complexes de pilotage de Supply Chain aux entreprises individuelles qui nous confient leurs expéditions internationales, l'offre globale de Bolloré Logistics est construite autour d'un savoir-faire complet et intégré regroupant cinq domaines de services :

- Transport multimodal : conception et coordination de plans de transports maritimes, terrestres ou aériens.
- Douane et conformité réglementaire : prise en charge des opérations douanières incluant la sécurité et la sûreté des marchandises.
- Logistique : gestion des stocks et services à haute valeur ajoutée.
- Global Supply Chain : planification et pilotage des flux en temps réel.

²⁰ www.bolloré.com

- Projets industriels : conception de solutions adaptées aux grands acteurs internationaux de l'énergie, de l'industrie minière, du bâtiment et des travaux publics et d'autres industries.

A travers ces domaines, l'entreprise propose des solutions logistiques sur-mesure et de bout en bout pour répondre aux exigences de Supply Chain. En ce sens, il appuie sur des équipes compétentes, des équipements modernes, et des entrepôts sécurisés à Dakar, Diamniadio, Kaolack et Potou.

C'est dans ce contexte que la société a même participé au projet du Train Express Régional (TER) qui doit relier DAKAR- AIBD (Aéroport International Blaise Diagne) situé à Diass, à environ 50 km de la capitale sénégalaise en passant par Diamniadio. En effet, Bolloré Logistics s'est vu confier par le Groupe EIFFAGE l'expédition, la livraison et la gestion des opérations logistiques de marchandises hors-normes depuis le déchargement au port de Dakar, jusqu'à la livraison sur le site de Bargny. La bonne coordination des équipes Projets Industriels en France et au Sénégal a permis la livraison des matériels dans les meilleurs conditions et délais. Ces colis comprennent notamment des boueuses, des poutres de 36 m et des passerelles de 34 m. ²¹

Ce type de colis ayant la particularité d'avoir un centre de gravité non centré, différents schémas de levage ont été déployés dans les ports du Havre, de Dakar et sur les sites par les équipes de Bolloré Logistics pour effectuer leur manutention. Des convois exceptionnels, constitués d'une remorque multi lignes de 120 tonnes et de deux grues mobiles de 200 tonnes, ont été mobilisés pour la livraison des engins sur les sites de livraisons, sur deux journées. ²²

L'acheminement de ces pièces dans les délais impartis ainsi que la bonne exécution des opérations par les équipes de Bolloré Logistics ont démontré l'expertise de ces-dernières en matière de logistique de colis ferroviaires, les positionnant comme partenaire incontournable des différents chantiers du TER et autre projet de l'Etat.

Acteur incontournable de la logistique des colis hors gabarit, Bolloré Logistics Sénégal a assuré aussi le débarquement, le dédouanement et le transport de plus de 6 000 tuyaux dans le cadre du projet de construction de la troisième usine d'eau de Keur Momar Sarr (KMS),

²¹ <https://www.bolloré-logistics.com>

²² <https://www.bolloré-logistics.com>

projet structurel mis en œuvre par la Société Nationale des Eaux du Sénégal (SDE) remplacé par le SEN'EAU pour couvrir les besoins d'eau potable de la région de Dakar.²³

2.4.1 Présentation du service transit

Toutes les marchandises qui passent dans un territoire doivent être dédouanées. Chaque année, le Port Autonome de Dakar (PAD) accueille en son sein plusieurs tonnes de marchandises. Et, pour pouvoir faire le dédouanement de ses marchandises il faut remplir plusieurs formalités administratives et douanières. Vu le nombre considérable de documents à remplir et à fournir sans compter le temps que cela peut mettre, les importateurs ont pour la plupart du temps recours à des transitaires qui sont techniquement qualifiés pour l'accomplissement de ces formalités afin de réduire au minimum les risques d'erreurs ou omissions qui sont généralement lourdement sanctionnées. D'ailleurs c'est à partir de ce moment que le service du transit de Bolloré logistics intervient. Mais pour comprendre cela il est important de connaître le transitaire.

2.4.1.1 Qui est le transitaire ?

Un transitaire est une société qui gère l'expédition des marchandises pour le compte d'une autre entreprise. Le transitaire va alors proposer une solution clé en main qui va combiner plusieurs services afin que la marchandise transite d'un point A à un point B. La prestation peut inclure tous les services : transbordement, stockage, gestion documentaire, douane, stockage, emballage, etc.

Concrètement le transitaire ne possède pas le plus souvent de flotte de camions, il n'est pas propriétaire de ses navires, de ses trains, de ses avions ou de ses entrepôts. Il achète uniquement au meilleur prix un emplacement sur les différents moyens de transport qui seront utilisés pour gérer le transport de son client. Cependant, il n'est pas rare qu'un transitaire possède tout de même quelques entrepôts afin de mieux gérer les colis et marchandises de ses clients.

Le transitaire est alors un intermédiaire qui agit entre l'expéditeur et la solution de transport. Il négocie les prix et sélectionne la voie la plus rapide et à un meilleur coût pour la marchandise de son client. Transport **aérien**, transport **rutier**, transport **maritime** ou transport **multimodal**, il choisira la solution la plus avantageuse. Bien souvent, il utilise des solutions de container en groupage ou non pour le transport des marchandises.

²³ <https://www.bolloré-logistics.com/fr/pages/Services.aspx>

Il peut également gérer des services annexes comme l'emballage, l'empotage, l'entreposage à courte ou longue durée, suivi du cross trade, etc.

Le transitaire appelé commissionnaire en douane agréé est la personne physique ou morale agréée par l'administration des douanes pour accomplir les formalités douanières dans le territoire douanier. C'est le cas de Bolloré Transport & Logistics.

La fonction du transitaire est réglementée par la législation en vigueur. Un commissionnaire non agréé est un simple déclarant en douane. Afin de pouvoir exercer la profession, le commissionnaire en douane agréé doit disposer d'une demande d'agrément à la Direction générale des douanes qui étudie, mène des enquêtes avant de donner son avis à l'autorité compétente (Ministère de l'économie et des finances) chargée de délivrer l'agrément.

Si le Larousse donne pour définition du « Transitaire » comme un commissionnaire en marchandises pour leurs importations et leurs exportations, la palette de ses informations est bien plus importante car, le transitaire, aujourd'hui, est entrepositaire et logisticien, gestionnaire de trafics triangulaires, agent en douane. Il peut être également emballer, déménageur, transporteur, gestionnaire d'importations internationales, spécialiste des envois valeurs et œuvres d'art. Il s'occupera sur demande de ses clients de négocier leurs lettres de crédit, de couvrir une assurance transport etc.

Il est également une source d'information pour tout ce qui touche au monde économique, aux relations internationales et aux échanges sur le plan mondial. Il défend les intérêts de ses clients en s'opposant à des augmentations de prix injustifiées, à toutes mesures qui pourraient entraver la circulation rapide des marchandises, à toutes dispositions de loi qui mettraient en péril notre attractivité économique. Il travaille aussi avec l'Administration pour la protection de l'environnement en déclarant l'introduction des produits nuisibles pour la nature. Les transitaires font depuis plusieurs années des efforts considérables pour adapter leur outil informatique et pour proposer aux entreprises industrielles des solutions répondant à leurs attentes et exigences afin d'augmenter leur économie.

2.4.1.2 Qui est le déclarant en Douane ?

Le déclarant en douane est un collaborateur indispensable du transitaire pour l'organisation de l'ensemble de l'activité professionnelle du transitaire. Il accomplit les formalités douanières tant à l'importation qu'à l'exportation. Il traite les expéditions en transit, lors de leur passage en frontière. Il travaille au côté du transitaire et ensemble, ils vont être à même d'offrir des

services « porte à porte » sur le plan même international. Son travail consiste également à rédiger des déclarations en douane et à suivre toute la procédure douanière aboutissant à la délivrance par le service des douanes d'un bon à enlever ou à exporter. Le déclarant en douane n'est pas forcément un transitaire. Il peut ne pas réunir toutes les qualifications requises.

Les missions assignées aux déclarants en douanes sont principalement d'établir les documents administratifs qui permettent d'exporter ou d'importer des marchandises. Ils regroupent les principales énonciations de ces documents sur une déclaration qu'ils disposent auprès du service. Aucune erreur n'est permise, car elle donne lieu dans la majeure partie des cas à un contentieux. Le contentieux douanier étant généralement répressif, ces erreurs débouchent sur des amendes douanières ou dans le meilleur des cas, à des transactions règlementaire du contentieux à un accord à l'amiable. Alors pour éviter d'enfuir son client dans des amendes et au risque de le perdre pour des opérations ultérieures, il faut pouvoir justifier de certaines compétences.²⁴

2.4.1.3 Rôle et mission du transitaire

Par extension, le rôle du transitaire international est donc d'organiser le transport et de coordonner les différents acteurs concernés, lors de transferts de marchandises entre plusieurs pays. Concrètement, la coordination effectuée par le transitaire international comprend les grandes missions suivantes :

- Gérer les relations avec tous les partenaires concernés (compagnies d'assurance, transporteurs, chambres de commerce, douanes, etc.).
- Assurer la liaison entre les transporteurs, quelle que soit leur voie (aérienne, maritime, fluviale, routière, ferroviaire, etc.).
- Garantir la continuité du transport, pour que les marchandises atteignent leur destination dans les meilleurs délais et dans des conditions optimales.
- Suivre l'acheminement des biens et en informer son client.
- Gérer les démarches administratives liées au transport et aux changements.

Dès l'introduction sur le territoire douanier les marchandises même sous un régime de transit sont soumis à la surveillance douanière et peuvent faire l'objet de contrôle de la part des services douaniers, les marchandises restent sous surveillance jusqu'à se soit déterminer leurs

²⁴ https://www.memoireonline.com/09/13/7354/m_La-place-et-le-role-du-transitaire-dans-le-commerce-international6.html

statuts douanier. Elles doivent être conduites sans délai par le transitaire au bureau des douanes désigné ou en tout autre lieu agréé par l'autorité.

La présentation en douane des marchandises, dès leur arrivées au bureau des douanes ou autre lieu qui leur sont assignés dans le cadre des règles relatives à la conduite en douane par la personne qui a introduit les marchandises dans le territoire ou par celle qui a pris en charge le transport après introduction de la marchandise. La présentation en douane est définie comme consistant en la communication aux autorités douanières dans les formes requises. Il en est de même pour les marchandises transportées par les voyageurs et celle qui poursuivent leur parcours sur le territoire d'un Etat sous un régime de transit et qui ne sont pas tenues à la présentation au service des douanes qui à leur arrivée à destination conformément aux dispositions en matière de transit. Dès que les marchandises ont été présentées en douane, elles peuvent sur autorisation du service des douanes, faire l'objet d'examen ou de prélèvement d'échantillon en vue de faciliter leur assignation ultérieure à une destination douanière définitive.

La mise en douane des marchandises : elle a pour objet de permettre au service des douanes d'identifier, de prendre en charge et de garder sous sa surveillance les marchandises jusqu'à l'accomplissement des formalités permettant leur enlèvement. Elle consiste en l'obligation du dépôt d'une déclaration dite « sommaire » par la personne qui a présenté les marchandises en douane, cette déclaration doit être déposée des accomplissements des formalités de présentation, le service des douanes ayant toutes fois la possibilité d'octroyer un délai supplémentaire de dépôt exprimant au plus tard le premier jour ouvrable suivant celui de la présentation des marchandises. La déclaration sommaire doit être établie sur le formulaire spécial des autorités douanières pouvant toutefois accepter que soit utilisé comme déclaration, tout document commercial ou administratif contenant les énonciations nécessaires à l'identification des marchandises. Les marchandises ne peuvent être déchargées ou transportées de leur moyen de transport qu'avec l'autorisation des autorités douanières en des lieux expressément désignés. Le service des douanes assure le contrôle des marchandises et du moyen de transport après avoir satisfait aux obligations relatives à leur conduite et présentation en douane, les marchandises peuvent être soumises aux formalités du dédouanement proprement dit : c'est à ce niveau que le transporteur établit une déclaration dite « déclaration détaillée ».

2.4.1.4 Les obligations du transitaire

Les obligations du transitaire, en qualité de mandataire, sont considérables par rapport à celle du mandant en plus de la diversité de leur dénomination et du rôle des auxiliaires, ils représentent leur donneur d'ordre. Les transitaires sont responsables des actes juridiques qu'ils effectuent aux noms et pour le compte de leur clients, et c'est le cas du transitaire chargé du dédouanement de la marchandise. Il effectue aux noms et pour le compte de son client pour les actes juridiques nécessaires à cette opération, mais peut également effectuer lui-même les opérations matérielles d'un véhicule à l'autre. Ces opérations ne modifient pas la qualification du contrat, l'existence d'un mandat doit être retenue dès que l'intermédiaire représente son client même si le contrat comporte des prestations d'ordres matériels nécessaires à l'accomplissement de la mission qui lui est confiée. Le transitaire a aussi et surtout le devoir d'informer et de conseil, c'est le cas du commissionnaire en douane qui doit informer son mandataire des formalités liées aux conditions d'importations de la marchandise ; attirés son attention sur les documents nécessaires et sur les conditions de transport de la marchandise.

Le transitaire doit effectuer les actes commandés par la mission qui lui est confiée et transmettre les ordres du mandat à tous ceux qui sont concernés par la mission. Tout mandataire doit prendre en compte de sa mission à titre de son obligation de rendre compte à son transitaire et de tenir informé le client de l'exécution de sa mission, il devra l'informer des difficultés qu'il rencontre et éventuellement de nouvelles instructions.

Dans le cadre du transport maritime, le transitaire conçoit et coordonne des opérations de transport et les opérations de douane entre autres le dédouanement. Certains transitaires négocient les tarifs avec les transporteurs, et font profiter leur client tel de tarif de groupage intéressant par comparaison avec le coût des envois isolés. Les activités du transitaire recouvrent de très multiples facettes. Il engage sur la bonne fin de l'opération du transport et couvre les assurances des marchandises. Le transitaire est bien placé pour renseigner les opérateurs et les importateurs sur les formalités d'entrée des marchandises, les certificats d'origine, les connaissements etc. Il établit les cotations de transport, de dédouanement, d'assurance et d'entreposage.

Cependant, le choix du transitaire dépend de la nature de l'activité, le tout dépend également du mode de transport utilisé, de la nature de la marchandise commercialisé et de sa valeur. Les critères de choix sont :

- Gamme des services ;
- Coût des transports, délais et qualité de la communication avec le client ;

- Rapidité des demandes de cotation transport ;
- Gestion des services annexes (douane, documentation, etc.).

Le transitaire commissionnaire en douane doit respecter le Code des Douanes du pays en question. Ce code organise la modernisation des procédures douanières et renforce les mesures de sécurité : les technologies actuelles permettent en effet d'harmoniser les règles et de simplifier un certain nombre de déclarations.

Nous passons en revue les documents que doit posséder un transitaire.

❖ **Le connaissement ou le "bill of loading"**

Le connaissement est un document qui fait office de bon de chargement et de preuve : c'est le contrat de transport qui lie le transitaire et le transporteur.

Ce contrat stipule la nature des marchandises et la responsabilité du transporteur. En possession de ce contrat, le transitaire peut exiger la remise de la marchandise : ce document est un titre de propriété officiel transmis par endossement.

❖ **La liste de colisage ou la "packinglist"**

La liste de colisage indique toutes les marchandises qui doivent être transportées. Le colisage est un document officiel qui doit figurer dans la liasse documentaire que le transitaire doit avoir en main : il liste et précise en effet le nombre de colis, palettes, cartons, le poids, le volume, cubage, dimensions jusqu'aux noms des marques et la nature de l'emballage.

Il sert à effectuer une traçabilité exacte des marchandises à une étape de transit et surtout à la réception finale de la commande par le destinataire, afin de contrôler que toute la marchandise soit bien arrivée à destination et conforme aux attentes.

❖ **Le certificat d'origine**

Il s'agit également d'un document officiel qui atteste du lieu, du pays où ont été fabriquées les marchandises, voire transformées. Pour chaque marchandise est établi un certificat d'origine de la Chambre de Commerce et d'Industrie du destinataire.

Le certificat d'origine doit être présenté aux douaniers afin qu'ils authentifient l'origine des marchandises et appliquent les règles en vigueur. L'acheteur peut également le demander pour s'assurer de l'origine des marchandises.

Les 7 champs obligatoires qui doivent figurer sur un certificat d'origine sont : le destinataire, l'expéditeur, le pays d'origine, les différents moyens de transport successifs, la désignation douanière, le poids de la marchandise, et les spécificités s'il y a lieu.

❖ **La facture commerciale**

La facture commerciale constitue une preuve de transaction entre l'acheteur et le vendeur, c'est-à-dire entre l'entreprise qui exporte et l'entreprise qui importe. L'usage veut qu'une copie de la facture en anglais soit transmise à l'acheteur.

Pour être valable et recevable, la facture commerciale ne doit pas être altérée (tâchée, illisible, etc.) et doit comporter obligatoirement les mentions suivantes :

- les coordonnées complètes du vendeur et de l'acheteur (adresse, raison sociale, etc.),
- la date d'émission de la facture, le numéro de facture,
- la devise de paiement utilisée,
- les unités de mesure pour évaluer les critères de la marchandise,
- le recensement précis et la dénomination des articles,
- la quantité de marchandise livrée,
- la valeur unitaire de la marchandise et la valeur totale des articles,
- la remise ou réduction accordée par le vendeur si elle existe,
- les conditions de livraison en appliquant l'Incoterm requis,
- le ou les moyens de transport successifs utilisés.

2.4.1.5 Les fonctions assurées par le transitaire

Voici concrètement les prestations de services d'un transitaire international :

Fonction n°1 : assurer le suivi entre les différents modes de transport. Le transitaire est le garant du bon acheminement des marchandises. Il organise et coordonne les expéditions via transport multimodal : transport routier notamment, navigation par la mer ou par avion ;

Fonction n°2 : trouver des lieux pour faire transiter les marchandises. Le transitaire international assume cette mission en possédant lui-même des lieux de stockage ou loue des entrepôts à cet effet ;

Fonction n°3 : optimiser les coûts d'expédition. Le transitaire va procéder à un groupage de marchandises différentes au sein d'une même expédition, de la même façon qu'un

déménageur le fait avec les affaires de clients différents. Ceci permet de rentabiliser les frais engagés auprès d'un transporteur en achetant un gros volume de transport de fret ;

Fonction n°4 : contacter les bonnes personnes pour réserver des espaces de chargement et de déchargement. Les transitaires possèdent un carnet de contacts bien fourni et sélectionnent les meilleurs opérateurs. C'est un atout pour les activités de commerce international : les livraisons et expéditions bénéficient des meilleures conditions ;

Fonction n°5 : négocier les frais de transport. C'est un avantage supplémentaire que procure un transitaire international en gérant un volume élevé de transport de fret, ils sont en position de faire baisser les prix face aux transporteurs ;

Fonction n°6 : assurer les marchandises en fonction du moyen de transport et du type de marchandises transitées. Il doit déposer des réclamations d'assurance, c'est une obligation qui permet non seulement de le couvrir en cas de dégâts ou de retard de livraison, mais aussi vis-à-vis de son client commanditaire ;

Fonction n°7 : éditer la documentation relative aux expéditions et aux exportations. Un transitaire maritime international aguerri garantit par exemple l'édition et la présentation de tous les documents obligatoires au moment voulu.

2.4.1.6 Différence entre transitaire mandataire et transitaire commissionnaire

La différence entre les deux réside dans le mode de rémunération lié au statut du transitaire.

Le transitaire mandataire : un rôle d'exécutant avec obligations de moyens. L'agent de transit est lié à son client par un contrat de mandat. Le client mandate le transitaire afin que ce dernier respecte les consignes telles que l'obligation de travailler avec certains opérateurs et transporteurs par exemple. Les responsabilités du transitaire mandataire sont alors limitées. Certains transitaires travaillent d'ailleurs au sein de l'entreprise elle-même.

Le transitaire commissionnaire : un rôle majeur avec obligations de résultats. Le "freight forwarder" est lié à son client par un contrat de commission. Le client choisit un transitaire commissionnaire qualifié pour se décharger d'un maximum de contraintes et de toutes responsabilités. Le commissionnaire de transport porte donc de nombreuses responsabilités sur ses épaules. C'est pourquoi le transitaire international est le professionnel recommandé. Le transitaire commissionnaire signe un contrat de commission, lui laissant plus de libertés et de responsabilités. Ainsi il organise et coordonne la logistique de transport, sélectionne les

sous-traitants, négocie avec eux (délais, tarifs, conditions du chargement des biens, etc.). Il est également responsable des fautes des sous-traitants qu'il a choisis.



***DEUXIEME PARTIE :
CADRE ANALYTIQUE***

CHAPITRE II : CADRE ANALYTIQUE : ANALYSE, INTERPRETATION ET RECOMMANDATIONS

I. Description du processus de dédouanement proprement dite de marchandises par voie maritime

Le dédouanement proprement dite débute après les formalités de conduite et de mise en douane. Il se déroule en quatre phases que sont :

- L'établissement de la déclaration en détail et son dépôt au bureau de douane compétent
- La vérification de la déclaration en détail et des marchandises
- La liquidation et l'acquittement des droits et taxes
- L'enlèvement des marchandises.

1.1 L'établissement de la déclaration en détail et son dépôt au bureau de douane compétent

La déclaration en détail est un acte obligatoire, en effet au terme de l'article 110 alinéa 1 du code des douanes « toutes les marchandises importées ou exportées doivent faire l'objet d'une déclaration en détail leurs assignant un régime douanier ».

Elle est ensuite irrévocable car dès qu'elle est faite, elle engage son initiateur de manière définitive sauf cas exceptionnels.

Elle est aussi personnelle car elle engage la responsabilité du déclarant et elle répond à des règles précises d'établissement aussi bien dans la forme que dans le fond.

La déclaration en détail est l'acte juridique par lequel le déclarant désigne le régime douanier dont il demande l'application à des marchandises déterminées (C-E-S-R).

En fin elle est un acte authentique qui peut être un titre justificatif de la créance de l'administration conférant à cette dernière la possibilité de poursuites.

La déclaration en détail doit être déposée dans un bureau de douane ouvert à l'opération.

A l'importation :

- a) lorsqu'il n'y a pas de déclaration sommaire, dès l'arrivée des marchandises au bureau ou, si les marchandises sont arrivées avant l'ouverture des bureaux, dès cette ouverture;
- b) lorsqu'il y a déclaration sommaire, dès enregistrement de ladite déclaration ou, si l'enregistrement a été fait avant l'ouverture des bureaux, dès cette ouverture. Toutefois, si les marchandises ont été placées en magasin ou aire de dédouanement, la déclaration en détail doit être déposée au plus tard à l'expiration du délai réglementaire de séjour dans ces lieux.
- c) le Directeur général des douanes peut autoriser le dépôt des déclarations en détail avant l'arrivée des marchandises au lieu indiqué de dédouanement. Des circulaires du Directeur général des douanes fixent les conditions d'application de cette disposition, et notamment les conditions et délais dans lesquels il doit être justifié de l'arrivée des marchandises au bureau.²⁵

1.1.1 Forme de la déclaration en détail

La déclaration en détail doit être faite par écrit. Elle est établie sur des imprimés conformes au modèle officiel défini par la Douane. Elle est établie en cinq exemplaires :

- L'exemplaire visite destiné au bureau des douanes qui sert de pièce comptable
- L'exemplaire informatique destiné au traitement du système GAINDE
- L'exemplaire déclarant remis au déclarant après l'enregistrement de la déclaration
- L'exemplaire bon à enlever (BAE) sur lequel le service de visite délivre l'autorisation d'enlever les marchandises
- L'exemplaire contrôle qui sert de pièce d'archives au bureau d'enregistrement

1.1.2 Les Documents à annexer à la déclaration en détail

Les documents ci-après lorsqu'ils sont exigibles doivent obligatoirement être annexés à la déclaration en détail. Ils peuvent être classés dans deux catégories.

1.1.2.1 Les documents commerciaux

Il s'agit :

- la facture fournisseur
- la note de détail : établie avant la déclaration en détail proprement dite qui est un imprimé informatisé par le système GAINDE, dans laquelle nous déterminons :

²⁵ Chapitre premier/section 1/article 111 alinéas 2 du code des douanes

l'espèce tarifaire, l'origine, la provenance, le poids brut, le poids net, la valeur FOB, le fret, l'assurance, la valeur CAF, le nombre de colis, ainsi que la liquidation des droits et taxes de la marchandise.

- la liste de colisage
- le connaissement ou Bill of loading « BL »
- le certificat sanitaire pour les animaux et les produits du règne animal
- le certificat phytosanitaire pour les végétaux et les produits du règne végétal
- le Certificat d'assurance qui est un document obligatoire pour toute importation de marchandise.

1.1.2.2 Les documents administratifs

Il s'agit des documents qui ont une forme officielle et délivrés par les services déconcentrés de l'état ou des institutions communautaires. C'est le cas :

- le certificat d'origine attestant le pays d'origine de la marchandise importée
- la déclaration préalable à l'importation « DPI » qui est un document à produire lorsque la valeur de la marchandise (FOB) est supérieure ou égale à 1 000 000 FCFA. Il est délivré par la COTECNA qui est une société de surveillance agréée par l'état du pays du client pour vérification. Après vérification de la nature, du poids, de la quantité de la marchandise tous les conteneurs seront fermés avec un plomb COTECNA ce qui montre que la marchandise a été inspecté.
- l'attestation de vérification « AV » qui est un document à produire lorsque la valeur FOB de la marchandise est supérieure ou égale à 3 000 000 FCFA. Elle est nécessaire lorsque la DPI est soumise à une inspection.
- l'autorisation d'importation exceptionnelle
- l'attestation d'importation

1.2 La vérification de la déclaration en détail et des marchandises

Après enregistrement de la déclaration en détail, le service des douanes procède au contrôle documentaire et, s'il le juge utile, à la vérification de tout ou partie des marchandises.

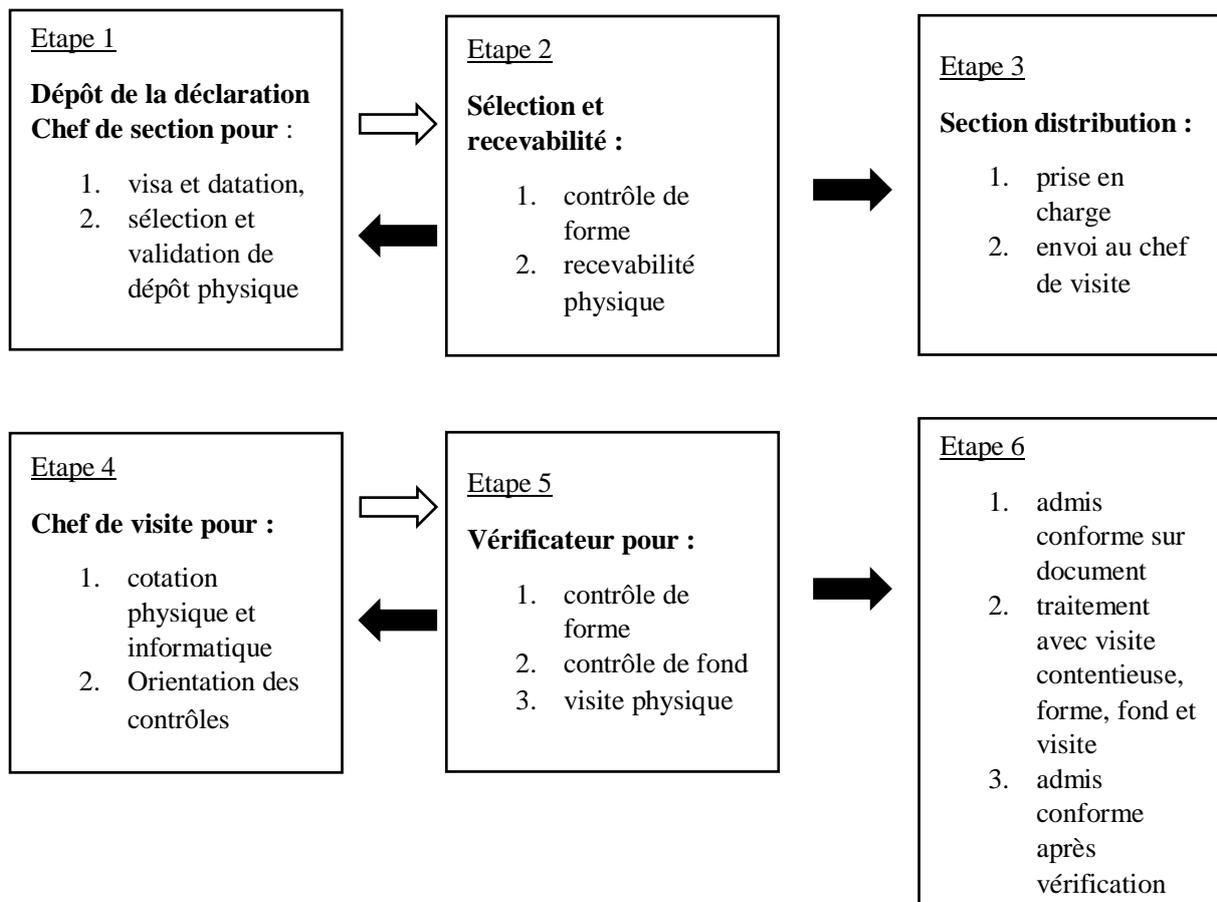
La vérification des marchandises déclarées dans les bureaux de douane ne peut être faite que dans les magasins de la douane ou dans les lieux désignés à cet effet par le service des douanes.

En cas de contestation, le déclarant a le droit de récuser les résultats de la vérification partielle et de demander la vérification intégrale des marchandises sur lesquelles porte la contestation.²⁶ La vérification des marchandises a lieu en présence du déclarant désigné par l'entreprise.

Lorsque le déclarant ou son représentant ne se présente pas pour assister à la vérification, le service des douanes lui notifie, au besoin par écrit ou par messagerie électronique et avec accusé de réception, son intention de commencer les opérations de vérification, ou de les poursuivre s'il les avait suspendues ; si cinq (05) jours après la date fixée pour la vérification le déclarant ne se présente pas, les marchandises sont constituées d'office en dépôt de douane par le service des douanes dans les conditions fixées à l'article 252 du présent code.²⁷

C'est dans ce contexte que nous présentons le schéma du circuit douanier établi par la Direction de la douane au môle 2 :

Figure n°01 : schéma du circuit douanier



²⁶ Chapitre 2/section 1/article 129 alinéas 3 du code des douanes

²⁷ Chapitre 2/section 1/article 131 alinéas 2 du code des douanes

Commentaire : Le circuit douanier est l'ensemble des contrôles que le service de douane fait passer à chaque dossier de déclaration en détail jusqu'à l'obtention du bon à enlever. La douane a instauré ce circuit pour établir un contrôle approfondi de chaque déclaration. Le circuit en douane s'effectue au niveau du service des douanes du port (môle 2 et môle 8).

Le circuit se fait en plusieurs étapes :

- ❖ **Le chef de section** : il vérifie le dossier, regarde si le déclarant a utilisé les imprimés réglementaires et que le délai imparti de dépôt est respecté. Après, il signe et envoie le dossier à la section recevabilité.
- ❖ **La recevabilité** : à la recevabilité, on effectue un contrôle de fond du dossier. Il est question de vérifier si tous les éléments exigés sont bien fournis. Quand tous les documents sont complets, le chef de la recevabilité appose un cachet comportant la lettre R qui signifie recevable sur le dossier et est aussitôt envoyé à la distribution. Toutes les déclarations ne remplissant pas les conditions requises vont être rejetées et seront acceptées lorsqu'elles seront corrigées ou complétées. Après les déclarations sont enregistrées sur un registre suivant un régime douanier de la marchandise à dédouaner.
- ❖ **Le bureau du chef de section et des écritures** : son rôle est de contrôler tout ce qui est écriture. Il regarde tous les détails des documents et s'il trouve une anomalie, le dossier est aussitôt rejeté. S'il y a des rectifications par exemple sur le poids de la marchandise ou des erreurs sur les articles, il peut avoir une amende pour rectification. Lorsque le dossier est rejeté, le chef de section fera part des motifs du rejet. Dans le cas où le dossier est admis il passe à la visite.
- ❖ **Le chef de visite** : c'est le chef de tous les vérificateurs, son rôle est de coordonner la vérification. Il envoie les vérificateurs vérifier les marchandises. Il est chargé de la cotation. Il vérifie le nom de l'inspecteur de visite désigné sur le dossier, et s'il est apte à le traiter, au cas contraire il change la cotation. Il peut aussi décider du type de circuit que doit faire ce dossier.
- ❖ **La distribution** : son rôle consiste à enregistrer les différents dossiers que chaque inspecteur devra traiter. C'est à ce niveau que l'inspecteur vérificateur prend possession des dossiers qu'il doit traiter.
- ❖ **L'inspecteur traitant ou vérificateur** : son rôle est de vérifier les quantités, le poids, si la liquidation des droits et taxes est conforme. S'il voit que tous les documents sont exacts il délivre le BAE. Dans le cas où il a des doutes, il peut faire la visite à quai

pour vérifier si l'espèce et les quantités mentionnées sont bonnes. Dans la mesure où il juge que les marchandises sont fragiles, le déclarant peut demander une visite à domicile.

Une fois que le bon à enlever est obtenu, on peut payer les frais de débarquement à la compagnie consignataire et cette dernière va délivrer le bon de la compagnie. Après avoir eu le bon de la douane et celui de la compagnie, il faut avoir le visa du port. Quand tous ces documents sont réunis on va chez le magasinier pour qu'il fasse le bulletin de livraison (BL).

Tous ces éléments seront présentés au chef de brigade pour faire le GAINDE qui consiste à l'octroi du visa et à la désignation d'un agent d'escorte.

1.3 La liquidation et l'acquittement des droits et taxes

A l'importation, le tarif des douanes comprend les droits de porte, les taxes intérieures, ou droits compensateurs ainsi que les autres droits et impositions.

1.3.1 Les droits de porte

Les droits de porte constituent :

- Les droits de douane (DD): le droit de douane frappe les produits selon leur origine et leur provenance. Ses taux sont aux nombres de 5 à savoir :
 - DD0 = 0%
 - DD1 = 5%
 - DD2 = 10%
 - DD3 = 20%
 - DD4 = 35%
- La redevance statistique (RS) : elle est applicable à tous les produits importés des pays tiers et mis à la consommation. Taux unique 1%.

1.3.2 Les taxes intérieures

- la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) : sont notamment assujettis à la TVA, les producteurs, les commerçants grossistes, les prestataires de services et les importateurs. La neutralité fiscale, par rapport aux produits nationaux, est ainsi respectée avec la taxation des produits importés mis à la consommation sur le territoire sénégalais. Taux unique de 18%.

- L'acompte BIC (bénéfice industriel et commercial) : il frappe toute mise à la consommation effectuée par une personne physique commerçante, qu'elle soit bénéficiaire ou non d'un numéro d'identification aux taxes intérieures (NITI). Il a un taux de 3%.
- les autres taxes intérieures (ou taxes sur la consommation) : elles sont perçues sur les produits suivants : l'alcool, liquides alcoolisés, boissons gazeuses, café, thé, corps gras alimentaires, tabacs et noix de cola. Depuis 1987 ces taxes sont devenues ad valorem. Taux divers variant suivant le produit.
- Le droit d'enregistrement (DE) : il est applicable aux véhicules mis à la consommation. Il a deux taux :
 - 1% pour les véhicules neufs
 - 2% pour les véhicules d'occasion
- La taxe additionnelle (TA) : c'est une taxe additionnelle aux taxes spécifiques sur les boissons alcoolisées. Taux applicable : 800 francs ou 3000 francs par litre ou bouteille

1.3.3 Les prélèvements (ou taxes parafiscales)

- le prélèvement du conseil sénégalais des chargeurs (COSEC) : il est perçu sur toutes les marchandises importées par voie maritime au taux unique de 0,4%.
- la taxe parafiscale sur le tissu (TPF) : elle frappe tous les tissus importés au Sénégal, à l'exception des écrus, taux unique de 1%.
- le prélèvement du fond pastoral (PFP) : ce prélèvement est effectué sur toute mise à la consommation de viande. Taux applicables :
 - 100F /KN pour les importations de viande de bovins, d'ovins et de volaille
 - 50F /KN pour les importations de viande de porcins
- Le prélèvement communautaire de solidarité(PCS) : il frappe les marchandises importées des pays tiers à l'UEMOA et mises à la consommation. Taux unique de 0,8%.
- Le prélèvement communautaire CEDEAO (PC/CEDEAO) : il est applicable aux marchandises importées dans la communauté en provenance des pays tiers et mise à la consommation. Il a un taux unique de 0,5 %.

1.3.4 Les mécanismes de protection

- la taxe conjoncturelle à l'importation (TCI) : elle est destinée à amortir les effets des variations erratiques des prix internationaux de certains produits sur la production communautaire et à contrecarrer les pratiques déloyales. Elle s'applique à un produit

donné lorsque son prix CAF frontière communautaire est inférieur au prix de déclenchement. Le taux de la TCI est fixé à 10 % de la valeur déterminée à partir du prix de déclenchement.

- la péréquation sur le sucre : la TCI s'applique au sucre par la péréquation

1.3.5 La surtaxe

Elle frappe les produits ci-après :

- Mil et sorgho aux taux de 10%
- Oignons, pommes de terre, bananes, riz intermédiaire et entier, cigarettes au taux de 20%.

1.3.6 Les recettes

- Les droits et taxes exigibles dans tous les cas sont : DD, RS, TVA, PCS et PCC
- Les droits et taxes exigibles dans certains cas sont : TPF, COSEC, Péréquation sur le sucre, Prélèvement sur le riz brisé, TCI, DE, TA, Surtaxes, Autres TI, PFP et BIC

1.4 L'enlèvement et livraison de la marchandise au client

Pour l'accomplissement de cette opération, nous avons recours aux services de la logistique du service de transit et de l'accord des autorités douanières. Le transitaire doit déployer d'importants moyens humains et matériels pour les déplacements de liaison entre la direction, les autorités portuaire et la douane sénégalaise. Il faut souligner que la détention de certains documents est nécessaire pour la bonne marche de cette opération. Nous pouvons citer les documents suivants :

- le bon à enlever de la compagnie consignataire;
- le bordereau de livraison frappé d'une taxe au profit de la douane pour le travail supplémentaire commercial (TSC);
- le bon à enlever Douane.

Puisque tout le travail se fait dans l'enceinte portuaire et en accord avec les nouvelles dispositions prises par le gouvernement à cause de la crise sanitaire qui influence les déplacements car il faut avoir un badge et une liste portant le visa de port qui permet de circuler librement dans le port.

Arrivés au port, un agent du service de transit et moi sommes allés au bureau taxe du port pour payer les redevances pour occupation du terre-plein. En effet, au-delà de 15 jours, le port

exige une taxe sous forme d'astreinte sur laquelle on applique la TVA. Elle est de 5000 FCFA par jour pour les conteneurs de 40'.

L'enregistrement de la déclaration au bureau GAINDE doit être effectué. Pour cela, il faut remettre à l'agent de douane trois documents : le bordereau de livraison, le bon à enlever douane et la déclaration de mise à la consommation directe.

L'accord de la Douane est matérialisé par un cachet portant la mention « Vu GAINDE » suivi de la date et de la signature de l'agent vérificateur. C'est d'ailleurs ce cachet qui permettra en partie de faire sortir les marchandises du port. Afin d'obtenir le bon de livraison compagnie il faut aller à la compagnie de manutention. L'accord de l'agent vérificateur de la manutention est matérialisé par son cachet et sa signature sur tous les documents et même sur le bulletin de livraison. Avant d'enlever les marchandises, il faut être en possession des fiches d'état de prise en charge. Dans ces fiches sont mentionnés les numéros et type du conteneur, le plomb, sa position dans le parc, le nom du chauffeur, la date de livraison et le numéro de la remorque. Au parc, le responsable vérifie le bon de livraison import (BOLI) et le bulletin de livraison avant d'autoriser l'enlèvement. Une copie de la fiche d'état de prise en charge est remise au conducteur pour qu'il puisse localiser le conteneur et le charger sur la remorque indiquée. Les douaniers vérifient si les numéros d'immatriculation du camion et de la remorque correspondent à ceux qui sont inscrits sur le bon de sortie pour que la marchandise puisse enfin sortir du port et aller à destination du client.

II. Analyse et interprétation des résultats issus des enquêtes

2.1 Présentation et analyse des résultats issus du questionnaire

Le questionnaire que nous avons établi a été distribué aux agents de Bolloré et à d'autres transitaires exerçant dans d'autres sociétés de transit. A cet effet, nous avons distribué 10 questionnaires face à 10 agents de Bolloré et 10 autres transitaires.

Question1 : Comment trouvez-vous le climat de travail dans l'entreprise ?

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
Très bon	15	75%
Bon	03	15%
Moyen	02	10%
Total	20	100%

Les personnes ayant répondu « très bon » se sont basées sur le fait qu'au sein de la société il y a un climat convivial d'entente et d'après eux l'ensemble du personnel forme une famille. Les personnes qui ont répondu « bon » s'appuient sur le fait que même s'il y a un climat d'entente, il y a encore des insuffisances et les 02 personnes répondant « moyen » restent neutres.

Question 2 : Etes-vous satisfait des conditions de travail ?

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
Oui	15	75%
Non	05	25%
Total	20	100%

Ceux qui ont répondu « Oui » estime qu'ils se sentent bien dans l'entreprise. Par contre, ceux qui ont dit « Non » se plaignent de certains détails liés au règlement intérieur.

Question 3 : Que pensez-vous de la qualité du système informatisé GAINDE ?

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
Bonne	16	80%
Moyenne	03	15%
Inadapté	01	5%
Total	20	100%

Pour les 16 personnes qui ont répondu « Bonne », le système GAINDE pour eux est un très bon outil de travail car avant toutes les déclarations se faisaient manuellement alors qu'aujourd'hui avec le GAINDE il est beaucoup plus adéquat. Les 03 personnes qui ont choisi la deuxième réponse trouvent que le système GAINDE est bénéfique mais critiquent le fait qu'il y a des insuffisances. Par contre la personne qui a répondu « Inadapté » estime que le système n'arrange pas tous les transitaires.

Question 4 : Comment trouvez-vous les procédures de dédouanement ?

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
Rapides	0	0%
Moyennes	06	30%
Lentes	14	70%
Total	20	100%

30% ont répondu «Moyennes» car pour eux les procédures de dédouanement sont satisfaisantes. 70% trouvent que les procédures sont lentes à cause du circuit douanier qui met du temps avec par exemple les visites qui se font pour la plupart du temps tardivement par les agents de douane.

Question 5 : Pensez-vous que les agents de douane effectuent correctement leur travail ?

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
Oui	05	25%
Non	15	75%
Total	20	100%

Les 25% qui ont répondu « Oui » pensent que les agents de douane effectuent convenablement les tâches qui leur sont confiées. Par contre les 75% restant pensent que les agents de douane n'effectuent pas bien leur travail. Car ils arrivent pour la plupart du temps en retard à leur lieu de travail pour bien exécuter le service. De plus, pour effectuer les visites ils prennent tout leur temps avant d'y aller.

Question 6 : Comment trouvez-vous les coûts des droits et taxes ?

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
Chers	20	100%
Abordables	00	0%
Total	20	100%

Les 100% estiment que les droits et taxes coûtent chers comparé aux autres pays de la sous-région.

Question 7: Comment trouvez-vous la profession de transitaire ?

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
Très bon	05	25%
Bon	15	75%
Satisfaisant	00	0%

Total	20	100%
-------	----	------

25% des transitaires sont d'avis que cette profession est noble et qu'elle vous rende riche et heureux. Par contre les autres estiment que cette profession est très stressante et équivaut d'énormes sacrifices, non seulement tu manques de temps parce que vous n'aurez pas de heures fixes de travail mais aussi tu te fatigue pour gagner du temps. De plus les clients vous mettent toujours la pression donc les satisfaire n'est pas une chose facile.

Question 8 : La profession de transitaire serait- elle une profession à ne pas négliger ?

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
Oui	20	100%
Non	00	0%
Total	20	100%

L'ensemble des transitaires ont répondu « Oui » car selon eux le transitaire reste à ce jour l'un des maillons fort de la chaîne du transport et de la logistique vu que son intervention est d'une importance capitale.

Question 9 : Pensez-vous que le phénomène de la sous-traitance soit une bonne chose ?

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
Oui	00	0%
Non	20	100%
Total	20	100%

La sous-traitance n'est pas appréciée par l'ensemble des transitaires. Pour eux, c'est un phénomène qu'on devrait combattre car ils trouvent déloyale le fait qu'ils ont du mal à obtenir

leur agrément alors que d'autres qui n'ont pas pour autant les compétences requises pour exercer cette profession en bénéficient.

Question 10 : Les importateurs sont-ils satisfait des prestations de service que vous leur donnez ?

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
Oui	18	90%
Non	02	10%
Total	20	100%

90% ont répondu « Oui », les autres disent « Non » car ils déclarent que les importateurs se plaignent surtout des prix élevés des coûts des droits et taxes et parfois de la lenteur des procédures de dédouanement.

2.2 Présentation et interprétation de la matrice SWOT

2.2.1 Présentation de la matrice SWOT

STRENGTHS (FORCES)	WEAKNESSES (FAIBLESSES)
<ul style="list-style-type: none"> ❖ La position stratégique de l'entreprise ❖ Une vaste gamme de service ❖ Expertise dans la logistique ❖ Une bonne organisation du travail à la chaîne logistique ❖ Une expérience historique dans le secteur du commerce international 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ La sous-traitance ❖ Le taux élevés des taxes douanières
OPPORTUNITIES (OPPORTUNITES)	THREATS (MENACES)
<ul style="list-style-type: none"> ❖ La stabilité politique du Sénégal ❖ Modernisation des nouvelles technologies de pointes et de systèmes d'informations ❖ Développement de nouvelles zones hors de Dakar ❖ Plateforme E-commerce 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ La concurrence par d'autres sociétés ❖ La crise sanitaire

2.2.2 Interprétation de la matrice SWOT

Dans l'analyse de l'environnement de l'entreprise plusieurs critères sont à prendre en compte afin de cerner les forces et faiblesses. C'est dans cette perspective que nous nous proposons d'analyser les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces de la société.

2.2.2.1 Les forces

Bolloré Transport & Logistics est une entreprise privée qui occupe une position stratégique à côté du port et possède des locaux au sein du PAD.

Ainsi, grâce à sa position et sa grandeur, elle offre une vaste gamme de service dont le but est de répondre à la demande des importateurs. Ces services sont basées spécialement sur plusieurs domaines afin d'accompagner ses clients et ses partenaires.

Cependant, Bolloré Logistics a su développer une expertise spécifique dans de multiples secteurs, mise en œuvre par un réseau d'experts répartis sur tous les continents, des outils opérationnels personnalisés, des processus définis et des techniques logistiques. Cela lui permet de faire le transport de bout en bout en faisant le choix des meilleures options des compagnies maritimes, le suivi en temps réel des expéditions comme le dédouanement à destination ; la livraison à domicile ainsi que l'entreposage, manutention des marchandises, des services optionnels et la sécurisation des marchandises.

L'organisation du travail à la chaîne logistique fait partie aussi de ses forces. En effet, nous avons constaté sur les lieux que Bolloré Transport & Logistics Sénégal propose une offre logistique multimodale sur mesure, répondant à toutes les exigences des entreprises installées au Sénégal et dans la sous-région. L'entreprise possède trois agences importantes, leur présence au port (terminal roulier et agences maritimes) et à l'aéroport ainsi que d'importants moyens propres (flotte de camions, grues de levage, plus de 50 000 m² d'entrepôts et d'aire de stockage de conteneurs...) leur permettent d'accompagner les clients localement et à l'international pour toutes leurs opérations logistiques. Le travail se fait en amont et en aval avec beaucoup de volonté et d'abnégation. Cette bonne organisation attire les clients et amène un bon état d'esprit d'équipe.

L'entreprise a des agents qui ont une certaine ancienneté dans le domaine du commerce internationale particulièrement le transport et la logistique notamment le domaine du transit ce qui leur donne une certaine maîtrise de la profession.

2.2.2.2 Les faiblesses

La sous-traitance est liée aux transitaires ambulants qui contournent les clients au port en leur offrant des faibles prix. Ils ont tendance à prendre une grande partie de la clientèle et commencent à devenir des concurrents potentiels pour les entreprises car ils deviennent de plus en plus nombreux de jours en jours.

Les taxes douanières sont excessivement élevées comparées à celles des pays voisins de la côte. Et cela entraîne une démotivation chez les importateurs car ils ont maintenant tendance à diminuer leurs importations et ceci se répercute sur la clientèle.

2.2.2.3 Les opportunités

Le Sénégal est un pays africain ayant une stabilité politique. Cela a permis d'accueillir en son sein des navires venant de tous les continents ce qui donne beaucoup de travail à la société de pouvoir faire correctement le dédouanement des marchandises.

En vue d'optimiser les conditions d'escale au niveau du port, l'état a signé des accords avec certaines entreprises privées c'est le cas de Bolloré Transport & Logistics, en leur confiant des services liés aux activités de manutention.

Bolloré Transport & Logistics a développé ses activités dans les autres régions du Sénégal notamment avec notamment le montage de la centrale de Sinthiou Mekhe et la centrale à charbon de Sendou.

Les nouvelles technologies de pointe et systèmes d'informations permettent à la société d'être en tout et en toute circonstance prêt à agir dans n'importe quelle situation et de bien mener ses missions. Par exemple en avril 2019 il y'a eu la signature d'un accord stratégique avec le groupe Wise Tech Global pour le déploiement de la solution logicielle de Transport Management System Cargo Wise One dans l'ensemble du réseau.

Bolloré Logistics a développé une plateforme appelée E-commerce ayant vocation à digitaliser les commandes B2B. Baptisée Shopper, elle a pour objectif d'accompagner les marques dans leur stratégie d'amélioration de leur parcours client ainsi que de leur processus internes.

2.2.2.4 Les menaces

L'environnement dont lequel la société Bolloré Transport & Logistics évolue, il règne une concurrence rude qui reste une vraie menace pour l'entreprise compte tenue de la volonté des autres entreprises de devenir leader.

Cependant, il y a une autre menace en vue qui sévit l'environnement sanitaire mondial à savoir l'épidémie du COVID 19, qui met sous tension les chaînes d'approvisionnements et la logistique du continent africain et mondiale. Dans ce contexte, Bolloré Transport & Logistics, premier logisticien du continent, déploie des moyens importants pour assurer la continuité des activités de transport et de logistique, essentielles pour les économies des 47 pays africains où l'entreprise est présente.

III. Propositions des suggestions et des recommandations à l'égard de Bolloré Transport & Logistics

Au terme des analyses effectuées ci-dessus, nous sommes amenés à envisager des suggestions et des recommandations qui seront axées sur les points suivants :

- Nous suggérons à Bolloré Transport & Logistics de comparer les services que la concurrence offre pour pouvoir déceler les défaillances de sa structure car c'est à travers les concurrents qu'on peut voir les manquements et dans une certaine mesure essayer d'améliorer les notre ;
- Améliorer les conditions du personnel en leur offrant beaucoup plus d'avantage. Mettre à leur disposition du matériel afin qu'ils puissent se sentir satisfait, protégé et fier de la place qu'il occupe dans l'entreprise pour ne pas être tenté par les propositions des entreprises concurrentes ;
- L'administration des douanes doit essayer d'apporter quelques réductions aux taxes qu'ils perçoivent pour qu'il y ait plus d'entrée de marchandises car plusieurs importateurs sont freinés par les coûts qu'occasionnent le dédouanement de marchandises ; aussi la douane devrait renforcer son personnel car avec le nombre considérable d'importation que le port autonome de Dakar enregistre chaque année, il serait souhaitable qu'il ait assez d'agents de douane pour rendre le circuit de dédouanement un peu plus rapide.
- Il serait souhaitable de revoir le problème de la sous-traitance en interdisant aux personnes qui sont dans l'informel d'exercer la profession de transitaire afin qu'ils puissent se mettre dans les règles pour pouvoir exercer ;
- Internet est rapidement devenu un instrument commercial puissant en raison de ses services commerciaux en ligne et de ses possibilités de commerce électronique. Le réseau est près de devenir un médium par lequel les entreprises font du commerce, passent des contrats, échangent des données et des informations, discutent des conceptions et situent les composants.
- Le système de la traçabilité utilisé par certaines entreprises fait partie aussi des technologies de masse participant fortement à la sécurité des produits en tout temps et en toutes circonstances. Ce système peut être utilisé par Bolloré Sénégal pour en faire sa priorité dans ses nombreuses activités.

CONCLUSION

Au terme de notre étude, nous pouvons dire que la circulation du fret dans le monde évolue à une vitesse considérable. Les échanges par la mer sont entrain de croître d'années en années, ce qui entraîne un fort développement des compagnies maritimes qui influencent la présence massive d'auxiliaires de transport dans les ports. Parmi tous les auxiliaires de transport qui interviennent, un se démarque un peu plus des autres à cause de la pluralité des fonctions qu'il peut occuper c'est le transitaire.

Dans cette étude, nous nous sommes attachés à découvrir la profession de transitaire à travers la société de Bolloré Transport & Logistics. Nous avons pu dégager le rôle du transitaire qui consiste à réceptionner les marchandises, à les entreposer parfois si nécessaire, à les dédouaner suivant les instructions qu'il a reçu de son donneur d'ordre (mandant), son rôle est très important dans les échanges internationaux, car pour les importateurs il n'est pas toujours facile de se tenir constamment au courant des multiples procédures administratives et juridiques régissant les opérations en douane alors que les transitaires sont techniquement habilités et qualifiés à se substituer à eux. C'est pourquoi ils sont dans une certaine mesure des techniciens spécialisés mais aussi les conseillers des usagers au service du commerce extérieur.

En conséquence, force est de constater que Bolloré obéit à certaines obligations principales qui entourent la profession de transitaire tel que l'exécution fidèle des instructions, le devoir de conseil, rendre compte à son mandant. Mais il faut aussi souligner que la société voit sa responsabilité engagée lorsqu'elle commet une faute personnelle prouvée dans l'accomplissement de son mandat. Cette faute peut résider dans la violation des obligations générales qui sont mises à sa charge. C'est pourquoi il est demandé au transitaire d'avoir une parfaite maîtrise des codes et textes qui régissent sa profession avec lesquels il pourra se défendre en cas de litige.

Bolloré Transport & Logitics compte parmi les plus vieilles entreprises de transit et les plus performants du Sénégal mais doit toujours chercher à développer ses activités.

Force est de constater que, à part les statuts de mandataire et commissionnaire qui sont conférés au transitaire, nous pouvons dire que le transitaire doit posséder plusieurs autres qualités. Il doit être diligent c'est-à-dire apporter tous les soins nécessaires aux opérations qu'il effectue.

Le transitaire est au service de la marchandise et par la même entremise au service du commerce international et donc indispensable au développement du commerce international. Grâce à leur connaissance du marché et à leur relation à l'étranger, les sociétés de commissionnaire en douane contribuent à la promotion des échanges, à l'équilibre ou encore à l'amélioration de la balance des paiements.

Cependant, plusieurs difficultés ont été rencontrées au cours de notre étude. Nous avons eu des difficultés pour obtenir toutes les informations nécessaires à cause de la crise qui secoue actuellement le monde. Ensuite, nous avons été confrontés au problème d'accessibilité dans certains locaux que ce soit au port ou à Bolloré.

La documentation n'a pas été tout à fait accessible au niveau de la société. La seule et unique personne à qui nous contactons n'avait pas assez de temps pour répondre à toutes nos questions et l'entreprise ne disposait pas de personnel près à nous encadrer.

Nous avons aussi été confrontés à l'indisponibilité de certaines informations sur l'internet.

A cela s'ajoute le fait que certains professionnels exerçant dans d'autres entreprises de transit reportaient à chaque fois les rendez-vous qu'on établissait. Il n'était pas aussi facile d'allier le service auquel je suis rattaché et l'étude.

Tous ces problèmes évoqués sont causés par la crise sanitaire qui a changé tous les données économiques.

En somme, si dans l'avenir cette crise et d'autres touchent l'économie du transport maritime à un niveau que nous ne pouvons pas maîtriser et que les pays ferment leurs barrières douanières **que seraient les conséquences sur la profession du transitaire ?**

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Ouvrages

La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (règles de Hambourg).

Loi 2014-10 du 28 février 2014 portant code des douanes du Sénégal. 38 p, 45 p, 48 p et 121 p.

JACQUET, J.M., DELEBECQUE, P. Cours de droit commercial International. Paris, Edition Dalloz ,45p

Rapports et Documents techniques

L'Étude de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement sur les transports maritimes (2019). 12 p.

Rapport d'avancement Bolloré Transport & Logistics (2018).

Document d'enregistrement universel Bolloré (2019). 7 p, 22 p

Le Tarif extérieur commun de la CEDEAO **TEC-CEDEAO**.

WEBOGRAPHIE

www.cnuCED.org 23/05/2020

www.portdakar.sn 23/05/2020

<https://www.bolloré-transport-logistics.com> 10/06/2020

www.bolloré.com 12/06/2020

<https://www.bolloré-logistics.com> 14/07/2020

<https://www.memoireonline.com> 19/07/2020

LEXIQUE

Conteneurisation : phénomène qui a débuté il y a 30 ans et qui consiste à transporter le maximum de marchandises diverses en conteneur. Aujourd'hui, la plupart des lignes régulières sont des services conteneurisés.

Gestionnaires de parcs: la gestion du parc est un métier de la logistique qui, essentiellement, est en charge de la gestion administrative, logistique (disponibilité, gestion des capacités de transport, adaptabilité...) et technique (Achat de prestation de maintenance ou de transport) dans une entreprise.

Armateurs : propriétaire d'un navire qui l'arme pour son exploitation propre ou pour l'affréter.

Opérateurs économiques: toute personne physique ou morale, publique ou privée, ou tout groupement de personnes doté ou non de la personnalité morale, qui offre sur le marché la réalisation de travaux ou d'ouvrages, la fourniture de produits ou de prestation de services.

Acconage: désigne la manutention des navires ainsi que les opérations de livraison et de réception à quai.

Arrimage: opération consistant à placer les marchandises en fonction, de leur poids et de leur destination, sur un navire. Pour les navires portes conteneurs ou les Rouliers, le plan d'arrimage est communiqué au manutentionnaire par les shipplanners et les subréchargeurs. Pour les navires conventionnels le plan d'arrimage est fait par le commandant et le second capitaine en accord avec le manutentionnaire en fonction de la disponibilité des marchandises.

Transbordement : est une situation commerciale qui consiste à décharger des marchandises d'un navire ou d'un aéronef et à les recharger dans un délai raisonnable sur un autre navire ou aéronef.

Douane : service Administratif étant rattaché à la direction du Trésor, contrôlant et comptabilisant le flux des marchandises. La douane est chargée de la perception des droits et taxes sur les marchandises, à l'importation.

Ad Valorem : Marchandise dont le taux de fret est calculé en fonction de la valeur de la marchandise. Dans ce cas le chargeur doit porter la valeur de la marchandise au connaissance.

ETUDE DU ROLE DE TRANSITAIRE DANS LE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR VOIE MARITIME: Cas Bolloré Transport & Logistics

Emballage : on appelle "emballage" tout objet destiné à contenir, protéger des marchandises, à permettre leur manutention et leur transport du producteur vers le consommateur et à assurer leur présentation esthétique.

L'empotage : opération de chargement de la marchandise dans un conteneur, ou sur un flat ou bolster.

FRET : montant total du prix du transport maritime. Dans le langage courant signifie aussi la marchandise à charger sur un navire, se dit aussi pour le transport routier, fluvial ou aérien.

Incoterm : Règles internationales fixant les termes de vente entre acheteur et vendeur, utilisées dans les contrats de vente internationaux.

CAF ou CIF : Incoterm, coût assurance et fret caractérisant une vente au départ le vendeur prenant à sa charge le coût du transport et de l'assurance.

FOB : Incoterm, free on board/franco à bord du navire, signifiant que le vendeur supporte la responsabilité de la marchandise et des coûts jusqu'à la remise à l'armateur, l'acheteur prenant alors le relais.

Cross Trade : est une forme de commerce qui implique trois parties pour un seul flux physique : le vendeur, l'acheteur et un intermédiaire.

Cotations : la cotation est la détermination d'une cote c'est-à-dire la valeur estimée d'un objet. Cette expression est couramment utilisée dans le jargon du transitaire pour évoquer la détermination du montant des honoraires du transitaire. Elle tient lieu de facture pro forma ou encore de sorte de devis au client.

Traçabilité: c'est l'utilisation ou la localisation d'une entité (processus, produit, organisme, voire personne) au moyen d'identifications enregistrées. La traçabilité s'applique donc à l'origine des matériaux ou des composants, à l'histoire des processus appliqués au produit, à la distribution et à l'installation du produit après livraison.

Supply chain management (SCM) : Mode de gestion des flux physiques et d'information visant à optimiser les processus de commande, de production et de livraison voir logistique démarche de gestion et de synchronisation de l'ensemble des processus qui permettent à un ou plusieurs systèmes clients / fournisseurs de prendre en compte et de répondre aux attentes des clients

ETUDE DU ROLE DE TRANSITAIRE DANS LE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR VOIE MARITIME: Cas Bolloré Transport & Logistics

finaux. Cette approche vise à la fois l'amélioration de la valeur créée pour le client ainsi que l'amélioration de la performance économique des entreprises qui y concourent.

C-E-S-R: C : mise à la consommation ; E : exportations ; S : régimes suspensifs ; R : réexportations. C'est l'ensemble des règles qui régissent au regard de la loi douanière, les différentes situations dans lesquelles peuvent être classées les marchandises qui font l'objet d'échanges internationaux.

Magasins ou aires de dédouanement : sont des emplacements situés dans l'enceinte du port ou de l'aéroport destinés à recevoir des marchandises qui ne sont immédiatement déclarées en détail.

GAINDE : Gestion Automatisée des Informations Douanières et des Echanges, c'est est une application de type web c'est-à-dire accessible aux utilisateurs à partir d'un serveur web via un réseau tel que l'Internet ou l'Intranet de la douane. A ce titre, la connexion nécessite la disposition de n'importe quel navigateur web à l'image d'Internet Explorer de Microsoft, Mozilla Firefox, Opéra, Netscape, etc.

LISTE DES ANNEXES

Annexe A : Ordre de transit	I
Annexe B : Déclaration en détail	II
Annexe C : Connaissance	III
Annexe D : Déclaration préalable d'importation	IV
Annexe E : Accueil GAINDE 2000	V
Annexe F : Questionnaire.....	VI

TABLE DES MATIERES

DEDICACE	I
REMERCIEMENTS	II
LISTE DES TABLEAUX.....	III
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS	IV
SOMMAIRE	V
INTRODUCTION.....	1
PREMIERE PARTIE : Cadre de l'étude	5
Chapitre I : Cadre de l'étude : Entreprise et son environnement.....	6
Section 1 : Présentation de l'environnement	6
1.1 Le macro environnement.....	6
1.1.1 l'environnement politique	6
1.1.2 l'environnement économique.....	6
1.1.3 l'environnement technologique.....	7
1.2 Le micro environnement	7
1.2.1 Les clients.....	7
1.2.2 Les fournisseurs.....	8
1.2.3 Les concurrents	8
Section 2 : Présentation de Bolloré Transport & Logistics	9
2.1 Historique	9
2.2 Organisation générale.....	11
2.3 Présentation des activités	12

**ETUDE DU ROLE DE TRANSITAIRE DANS LE TRANSPORT INTERNATIONAL DE
MARCHANDISES PAR VOIE MARITIME: Cas Bolloré Transport & Logistics**

2.3.1	Le transport et la logistique	12
2.3.2	La communication	12
2.3.3	Stockage d'électricité et systèmes	12
2.4	Présentation des moyens logistiques	16
2.4.1	Présentation du service transit	17
2.4.1.1	Qui est le transitaire ?	18
2.4.1.2	Qui est le déclarant en douane ?	19
2.4.1.3	Rôle et mission du transitaire	20
2.4.1.4	Les obligations du transitaire	21
2.4.1.5	Les fonctions assurées par le transitaire	24
2.4.1.6	Différence entre transitaire mandataire et transitaire commissionnaire	25
	DEUXIEME PARTIE : Cadre analytique.....	26
	Chapitre II : Cadre analytique : analyse, interprétation et recommandations.....	27
I	Description du processus de dédouanement proprement dite de marchandises par voie maritime	27
1.1	L'établissement de la déclaration en détail et son dépôt au bureau de douane compétent	27
1.1.1	Forme de la déclaration en détail	28
1.1.2	Les documents à annexer à la déclaration en détail	28
1.1.2.1	les documents commerciaux	28
1.1.2.2	Les documents administratifs	29
1.2	La vérification de la déclaration en détail et des marchandises	29
1.3	Liquidation et l'acquittement des droits et taxes.....	32
1.3.1	Les droits de porte	32
1.3.2	Les taxes intérieures	32

**ETUDE DU ROLE DE TRANSITAIRE DANS LE TRANSPORT INTERNATIONAL DE
MARCHANDISES PAR VOIE MARITIME: Cas Bolloré Transport & Logistics**

1.3.3 Les prélèvements (ou taxes parafiscales)	33
1.3.4 Les mécanismes de protection.....	33
1.3.5 Les surtaxes	34
1.3.6 Les recettes	34
1.4 L'enlèvement et livraison de la marchandise au client	34
II Analyse et interprétation des résultats issus des enquêtes	36
2.1 Présentation et analyse des résultats issus du questionnaire	36
2.2 Présentation et interprétation de la matrice SWOT	40
2.2.1 Présentation de la matrice SWOT	40
2.2.2 Interprétation de la matrice SWOT	41
2.2.2.1 Les forces	41
2.2.2.2 les faiblesses	42
2.2.2.3 les opportunités	42
2.2.2.4 les menaces.....	42
III Propositions des suggestions et des recommandations à l'égard de Bolloré Transport & Logistics.....	44
CONCLUSION.....	45
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	I
WEBOGRAPHIE.....	II
LEXIQUE.....	III
LISTE DES ANNEXES	VI
LISTE DES MATIERES	VII

BOLLORE
TRANSPORT & LOGISTICS

**TRANSIT MARITIME
IMPORT**

Ordre de Transit n°

Remis par la Société

Nom Responsable

Tél

E-mail Fax

Transport Internationaux / Transit / Douane
Consignation / Manutention / Magasinage
Km 4,5 Bd du Centenaire - BP : 835 Dakar
Aérien : +221 33 869 58 00 - Fax : +221 33 820 09 28
Maritime : +221 33 859 33 99 - Fax : +221 33 859 33 49

N° 0020237

Nature et nombre des colis

nature de la marchandise

Provenance Valeur facture devise

Poids

Expéditeur Numéro de la commande

NB. En cas de dépassement de délai de règlement consentis il vous sera décompté des frais financiers au taux légal en vigueur.

Par Maritime Terre

NAVIRE : B/L N° du : Réf.Cotation : Date

Nature de l'opération (Régime douanier)

- Mise à la consommation : TTC HT

Utilisation Crédit Douane

Crédit BOLLORE

Crédit Client

- Entrée régime suspensif : AT EEF

- Sortie régime suspensif : AT SEF/HT

Condition de règlement

En compte

- Acquit à caution sur : SEF/TTC

Au comptant

- Régime franc :

Assurance à couvrir : Oui Tous risque

FAP

- Autres (préciser) :

Non

DOCUMENTS JOINTS

Remis

A Remettre

Autres documents remis

- Connaissance (BL) original

- Facture commerciale

- Facture fret et frais

- Attestation d'assurance

- Déclaration Préalable d'importation (DPI) /

- Attestation de Vérification (AV)

- Certificat d'origine

- Note de colisage

- Certificat phyto-sanitaire / DIPA

- Attestation Import

- Exénoration

- B S C

Autres documents à remettre

Documents à établir par BOLLORE TRANSPORT & LOGISTICS pour le compte du client :

NB : Veuillez nous adresser dans les meilleurs délais les documents manquants (à défaut tous les frais de magasinage et surestaries, vous seront répercutés à l'identique)

OPERATIONS A EFFECTUER

CONTENEURS

Dépotage par client

Dépotage

Allotissement par BOLLORE

Chargement

Déchargement

Ensachage

Mise à disposition
Engin de levage

CONVENTIONNEL

Enlèvement par client

Livraison par BOLLORE

Allotissement par BOLLORE

Autres (à préciser)

Livraison (préciser l'adresse exacte)

INSTRUCTIONS PARTICULIERES

Votre service traitant est :

Responsable :

Tél. :

Dakar, le (date de réception)

Signature & cachet BOLLORE

Dakar, le (date de réception)

Signature & cachet de la Société

Voir conditions générales au verso

DECLARATION DE :

Expéditeur ou Destinataire réel		N° Compte Contribuable	Régime	Dossier	Date Enregistrement	N° Répertoire	N° Déclaration
		Déclarant					
		Référence Déclaration		N° Crédit	N° Agrément	Bureau Frontière	Nbre d'Article
		Facture		Valeur Fob		Valeur Douane	
		Provenance	Destination	Bureau	Mode Règlement	Assurance	Frêt

ART	Régime Fiscal	N° Article Manifeste / T. Précédent	Nombre Colis	Nomenclature	Poids Brut	Poids Net
	Quantité Complémentaire		Quantité Mercunale	Origine	Soumission	
	Valeur Fob		Valeur en Douane			

ART	Régime Fiscal	N° Article Manifeste / T. Précédent	Nombre Colis	Nomenclature	Poids Brut	Poids Net
	Quantité Complémentaire		Quantité Mercunale	Origine	Soumission	
	Valeur Fob		Valeur en Douane			

Taxe	Article :			Article :			Déclaration
	Base Taxable	Taux	Montant	Base Taxable	Taux	Montant	

DOUANES SENEGALAISES

Carrier: Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg

Bill of Lading

Multimodal Transport or Port to Port Shipment



Ballindamm 25 - D-20095 Hamburg VAT-ID-No. DE813900018

Shipper:
JORDAN LIGHT VEHICLE MANUFACTURING LLC
 KADDB FREE ZONE, KHALIDYYAH
 AL MAFRAQ - JORDAN
 11180 AMMAN JORDAN

Carrier's Reference: **54840949** | B/L No.: **HLCUAMM200608101** | Page: **2 / 3**

Consignee (not negotiable unless consigned to order):
EMBASSY OF CANADA TO SENEGAL
 RUE GALLIENI X AMADOU CISSE DIA
 BP 3373 DAKAR, SENEGAL
 TEL: 221-33-889-4700

Export References:
VIN #JTMHV01JXK4269601

Forwarding Agent:

Notify Address (Carrier not responsible for failure to notify, see clause 20 (1) hereof):
BOLLORE TRANSPORT & LOGISTICS LTD
 KM 4,5 BD DU CENTENAIRE DE LA
 COMMUNE DE DAKAR
 BP 233
 DAKAR, SENEGAL

Consignee's Reference:

Place of Receipt:

Vessel/Port: **CSAV TYNDALL** | Voyage No.: **2018E**

Place of Delivery:

Port of Loading:
AQABA

Port of Discharge:
DAKAR

Container Nos., Seal Nos., Marks and Nos.	Number and Kind of Packages, Description of Goods	Gross Weight:	Measurement:
---	---	---------------	--------------

UACU 3758054
 SEALS :
 HLD8349650
 8349650

1 CONT. 20'X8'6" GENERAL PURPOSE CONT. SLAC*
 1 UNIT 4500.00
 20' STD COC KGM
 DIPLOMATIC CARGO
 2019 TOYOTA LAND CRUISER 200,
 LHD, 4.5L DIESEL, 5 SEAT CAPACITY,
 AUTOMATIC, WHITE, ARMOURD VEHICLE
 VIN #JTMHV01JXK4269601
 ENGINE NO. 1VD-FTV-0461228
 HTS 8703 33 01 85

VEHICLE DETAILS BELOW:
 TLC200 4.6L (LEFT HAND DRIVE)
 QUANTITY: 1
 LENGTH: 510CM
 WIDTH: 200CM
 HEIGHT: 188CM
 WEIGHT: 4500 KGS
 HS-CODE : 87 03 33

ORIGINAL

Shipper's declared Value [see clause 7(2) and 7(3)] | Above Particulars as declared by Shipper. Without responsibility or warranty as to correctness by Carrier [see clause 11]

Total No. of Containers received by the Carrier: | Packages received by the Carrier:

Movement: **FCL/FCL** | Currency:

Charge	Rate	Basis	Wt/Vol/Val	P/C	Amount
--------	------	-------	------------	-----	--------

RECEIVED by the Carrier from the Shipper in exchange for order and conditions unless otherwise stated herein the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box opposite entitled "Total No. of Containers/Packages received by the Carrier" for Carriage subject to all the terms and conditions hereof INCLUDING THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF from the Place of Receipt or the Port of Loading, whichever is applicable, to the Port of Discharge or the Place of Delivery, whichever is applicable. One original B/L of Lading, duly endorsed, must be surrendered by the Merchant to the Carrier in exchange for the Goods or a delivery order. In accepting this B/L of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms and conditions (whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of the B/L of Lading by the Merchant).
 IN WITNESS WHEREOF the number of original Bills of Lading stated below all of this tenor and date has been signed, one of which being accomplished the others to stand void.

TEACHWAVE CORNERS JUL-01-2020

FOR SIGN: | Number of original B/L:

FOR ABOVE NAMED CARRIER
HAPAG-LLOYD (AMERICA) LLC (AS AGENT)

Total Freight Prepaid	Total Freight Collect	Total Freight
-----------------------	-----------------------	---------------

Importateur (nom ou raison sociale et adresse actuelle complète) PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE DU SENEGAL (AIDE) Dakar Tél : 0095309 Fax : 8206628 Contact : Dakar		Soumis au contrôle COTECNA : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>					
		Point franc / Zone franche Exemption tarifaire Exemption de valeur Autres Exemptions Exonérations					
Vendeur (nom ou raison sociale et adresse actuelle complète) HUAWEI TECHNOLOGIES CO LTD BANTIAN LONGGANG DISTRICT SHENZHEN PR CHINA Tél : 8675528780808 Fax : 8675528780808 Contact : BANTIAN LONGGANG DISTRICT SHENZHEN PR CHINA		N° DPI : 1051972 Date réception DPI : 03/06/2020 Date enregistrement DPI : 04/06/2020 Code PPM : 07397 NINEA : 0					
Banque : Tél : Fax : Contact :		Pays de provenance : Chine Emetteur AVIARA Lieu d'embarquement : chine Mode de transport : Air Mode d'expédition : VRAC - Conventionnel Lieu de transbordement					
N° Proforma : 0Y0686160000DV5-B-11 Date Proforma : 05/05/2020 Devise : USD Incoterm : CIP Mode de paiement : Autre Mode Conditions de paiement :		Valeur sortie d'usine : 0 Mise à FCA : 0 FCA Decl. : 0 Mise à FOB : 0 Valeur FOB : 24 480,00 Frêt : 2 000,00 Assurances : 79,44 Autres : 0,00 Total : 26 559,44					
Nature des marchandises : ROOM TELEPRESENCE SOLUTION 65 INCH DUAI SCREEN EQUIPMENT							
N°	Description	Code SH	Origine	Usagé	Qté	Uté	Valeur Fact.
1	ROOM TELEPRESENCE SOLUTION 65 INCH DUAI SCREEN EC	8528.72.90.00	Chine		1,00	SET	24 480,00
TOTAL							24 480,00

Observations particulières		
Signature et cachet de l'importateur PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE DU SENEGAL (AIDE)	Signature & cachet de la COTECNA	Signature et cachet de la banque de domiciliation

-La D.P.I est nominative et incessible.

-La D.P.I est valable 6 mois avec possibilité de prorogation de 3 mois.

-La demande de D.P.I, doit être impérativement levée au moins 15 jours avant l'embarquement des marchandises.

