

INTRODUCTION

Le développement des échanges de grands flux de marchandises évolue de façon exponentielle dans un monde de plus en plus gagné par la mondialisation en réalité qui n'épargne aucune entreprise, aucun opérateur économique. Ces grands flux mondiaux sont représentés par une certaine diversité de produits tels que les matières premières, les produits finis, semis - finis et les produits manufacturés qui occupent une place importante dans le commerce international. Avec la mondialisation l'augmentation des échanges commerciaux devient de plus en plus conséquente grâce à la révolution industrielle et l'interdépendance des échanges commerciaux. A côté du commerce international, la révolution des transports reste un facteur déterminant de la transformation du commerce international ou chaque mode de transport aujourd'hui se veut performant et à la portée de tous même si le transport maritime englobe de nos jours les 90 % du fret mondiale tout en restant le mentor en terme de volume. Celle-ci a permis de rapprocher les différents espaces, à travers le déplacement d'un nombre considérable de fret dans le monde. Ce déplacement de marchandises se fait avec l'aide de différents modes de transports que sont : les transports terrestres, aérien, maritime, ferroviaire, etc qui ont chacun leur spécificité.

C'est ainsi que le mode maritime qui fait l'objet de notre étude a vu son importance dans les échanges s'accroître ; avec le développement fulgurant des conteneurs et des navires spécialisés (vraquiers, rouliers, tankers porte - conteneurs etc.), le transport maritime de marchandises est devenu au fil du temps l'épine dorsale du commerce international et de l'économie mondiale. Aussi le trafic maritime a évolué d'une façon remarquable durant ces dernières années tout avec des liaisons intercontinentales qui génèrent des trafics colossaux de fret.

Dans le souci d'organiser ses transactions, un accord général sur les tarifs douaniers et le commerce désigné communément sous le sigle de GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) va être adopté. Celui-ci va entraîner la succession de plusieurs rounds (lieu de négociation). L'un des derniers cycles de négociations « Uruguay Round » de 1986 à 1994 clos par l'accord de Marrakech ; a abouti à la création de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC).

En Afrique de l'ouest, 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 conférence des nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED) qui a prôné à l'époque l'idée d'un nouvel ordre maritime international. La conférence des nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED), sous 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 l'ouest, plus précisément ceux qui appartiennent à l'UEMOA (Union Economique et Monétaire Ouest Africaine) se sont réunis, pour établir des tarifs douaniers communs afin de faciliter leurs échanges.

Le port est le lieu d'escale des navires destinés au transit des marchandises. Plusieurs types de ports maritimes, fluviaux, lacustres et les ports secs comme celui de Bamako existent. Au Sénégal, c'est au Port autonome de Dakar(PAD) que séjournent les différents navires commerciaux qui entrent et sortent du pays.

Cependant en vertu des dispositions de l'article 69 du Code des Douanes, toutes les marchandises importées, y compris celles faisant l'objet d'une exemption des droits et taxes à l'entrée, doivent faire l'objet d'une déclaration en détail leur assignant un régime douanier. En principe, celle-ci est déposée après l'arrivée des marchandises, mais l'Administration des douanes, dans un souci de facilitation et de soutien aux opérateurs économiques, a mis en place des procédures simplifiées et tout un système de facilitations. C'est ainsi, par exemple, qu'elle a admis le principe d'un dépôt anticipé des déclarations permettant l'enlèvement des marchandises dès leur arrivée. Au Sénégal, les importateurs sont tenus de recourir aux services d'un commissionnaire agréé en douane. Toutefois, les personnes physiques ou morales bénéficiaires d'un crédit d'enlèvement ou d'une autorisation spéciale peuvent lever des déclarations en détail pour leur propre industrie ou commerce. C'est dans ce sens que la société **TRANSEXPRESS**, commissionnaire agréé en douane joue un rôle déterminant dans le dédouanement des marchandises importées par voie maritime.

Conscient de l'importance stratégique de sa mission à intervenir dans un maillon de chaîne logistique, **TRANSEXPRESS** a mis en œuvre un ensemble de moyens matériels, technologiques, humaines pour satisfaire sa clientèle dans le respect des procédures en vigueur, tout en se fixant comme objectif d'être en phase avec les critères de qualité, de sécurité, d'efficacité, d'efficience dictées par l'environnement des transports internationaux.

D'où l'intérêt de notre étude portant sur le thème : « **Rôle du commissionnaire agréé en douane dans le dédouanement des marchandises importées par voie maritime.** »

C'est ainsi que notre projet s'articulera autour des axes suivants :

- *Le cadre théorique et méthodique

- *Cadre de l'étude

- * L'analyse des résultats et la formulation des solutions et recommandation

Dans cette première partie, il est question de traiter chaque sous-partie : théorique et méthodologique.

CHAPITRE I : Cadre théorique

Ici, le contexte de l'étude, la problématique de recherche, la revue critique de littérature, la clarification de quelques concepts clés de notre sujet, les hypothèses permettant d'anticiper la réponse au problème posé dans la problématique, ainsi que les indicateurs de recherche paraissent des éléments de principe pour répondre à la question « pourquoi cette étude ? »

1.1.1 Contexte géographique de l'étude

Le Sénégal se situe à l'avancée la plus occidentale du continent Africain dans l'océan Atlantique, au confluent de l'Europe, de l'Afrique et des Amériques et à un carrefour des grandes routes maritimes et aériennes.

D'une superficie de 196.722 km² il est limité au nord par la Mauritanie, à l'Est par le Mali, au Sud par la Guinée Bissau à l'Ouest par l'Océan Atlantique sur une façade de 700 km. La population du Sénégal est estimée en 2017 à 15 256 346 habitants dont 7 658 408 femmes et 7 597 938 hommes ¹. La densité est de 78 habitants/km². La population est très jeune, 50,5% des Sénégalais sont âgés de moins de dix-neuf (19) ans

Le Sénégal dispose de nombreux atouts favorables dans le continent Africain à l'implantation d'activités économiques et a entrepris des réformes d'envergure pour libéraliser son économie, pour assurer une meilleure transparence, sécuriser les investissements et assurer ainsi son développement dans les meilleures conditions d'une croissance continue de l'ordre de 5% par an depuis 1994 avec une tendance à 6% durant les 2 et 3 dernières années, dans le respect des grands équilibres (inflation annuelle comprise entre 0 et 2%, déficit budgétaire contenu à 1 à 2% du PIB) ce qui fait du Sénégal le pays le plus performant de l'Union Economique et Monétaire de l'Ouest Africain (UEMOA), répondant à

¹ ANSD (Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie), Situation Economique et Sociale du Sénégal Ed. 2014 | DEMOGRAPHIE p24 ; 25 ; 26

la quasi-totalité des critères de convergence. Le PIB atteint désormais 14,77 Milliard Dollars, soit 958 ,07 USD par habitant en 2016. Les importations du Sénégal pour l'année 2016 s'élèvent à 2 977,5 milliards de FCFA, soit une baisse de 1,8% par rapport à l'année précédente où elles étaient évaluées à 3 032,9 milliards de FCFA ².

Le secteur maritime modifie ces dernières années ses technologies, ses registres nationaux et ses ressources en main-d'œuvre pour répondre aux défis de la mondialisation. Le transport maritime est un complément nécessaire, et un substitut occasionnel des autres modes de transport de marchandises. Le Sénégal, le maritime a connu une révolution importante avec le port autonome de Dakar (PAD) qui est devenu un point d'attraction où séjournent les différents navires commerciaux qui rentrent et sortent du territoire. Les marchandises qui sortent des navires nécessitent l'accomplissement de diverses formalités administratives et bien d'autres, et font intervenir plusieurs auxiliaires de transports. Ce sont des intermédiaires du transport international faisant partie des professions réglementées du transport. En tant que prestataires de services, ils jouent le plus souvent un rôle de conseiller auprès des entreprises qui n'ont pas la maîtrise de l'activité du transport. L'intermédiaire du transport n'est pas un transporteur. Il est vrai qu'il peut arriver qu'il organise un transport en ayant une liberté suffisante dans le choix des modes et entreprises de transport. Qu'il conclut en son nom personnel les contrats nécessaires à la réalisation de l'opération de transport, cependant, il se distingue du transporteur et ne l'est pas. Il apparaît en nom, dans les phases d'exportation, d'importation, de chargement et même d'établissement des documents, mais il n'intervient jamais comme transporteur.

Les auxiliaires de transport se distinguent les uns des autres en fonction de la spécialisation et des services qu'ils sont appelés à offrir aux entreprises qui les sollicitent. Avec l'apparition du transport de bout en bout qui nécessite l'utilisation de plusieurs modes à part le mode principal, les auxiliaires de transport ont ainsi vu leur importance grandir. On note, les transitaires, les consignataires, les manutentionnaires, les commissionnaires agréés en douane, les armateurs, etc. L'acteur qui attire notre attention est le commissionnaire agréé en douane, personne. Il joue un rôle capital dans le transport international de marchandises et se glisse comme un collaborateur indispensable du commerce, entre les expéditeurs ou importateurs et la douane pour accomplir toutes les formalités douanières afférents aux marchandises.

² ANSD, (Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie) note d'analyse du commerce extérieur édition 2016

Au Sénégal, la profession de commissionnaire agréé en douane est régie par l'arrêté N° 9779F du 21 Novembre 1956. Ce texte désuet présente de graves erreurs préjudiciables aux intérêts du trésor public. Raison pour laquelle des corrections ponctuelles y ont été apportées par le décret 67-645 du 28 Avril 1967. Ce décret institue l'octroi de l'agrément en qualité du commissionnaire en douane à l'obtention préalable du crédit d'enlèvement afin d'assurer une meilleure couverture des risques encourus par le trésor public.

Au regard de la législation douanière, toute marchandise faisant l'objet d'une importation ou d'une exportation par voie maritime ou tout autre mode de transport, doit être contrôlée par la douane. Ce contrôle permet d'être en conformité avec les règles du commerce extérieur, dans le but d'éviter des manœuvres frauduleuses. Devant les nombreuses formalités douanières, administratives qu'il faut remplir pour enlever ces marchandises sous le contrôle douanier, les opérateurs économiques confient la charge de toutes ces opérations aux commissionnaires agréés en douane les seuls habilités à effectuer des opérations de dédouanements et à interpréter les changements du milieu douanier et à pouvoir apporter à leurs clients, de nombreuses facilités de tout ordre pour tout ce qui concerne les affaires liées au commerce extérieur. Pour mieux illustrer le rôle du commissionnaire agréé en douane dans le dédouanement des marchandises importées par voie maritime, nous avons effectué stage à TRANSEXPRESS qui est une société intervenant dans ce domaine.

En outre, avec le développement rapide que le monde des affaires a connu, les techniques de douane en termes de vérification des activités commerciales import/ export, se sont aussi accentuées. C'est ainsi qu'en ce qui concerne le dédouanement des marchandises importées par voie maritime, l'intervention de TRANSEXPRESS devient de plus en plus importante, mais aussi difficiles. Car il lui faudra concilier son rôle aux changements fluctuants et quotidiens du monde des échanges à l'international ainsi qu'aux complications douanières. Il doit de même, réunir beaucoup d'autres activités à sa profession principale, non seulement dans le but de satisfaire au mieux sa clientèle mais également, de participer à la fluidité des échanges internationaux.

1.1.2 Objet de l'étude

Cette étude a pour cadre principal le dédouanement des marchandises par voie Maritime mais elle ne reste pas figée dans ce contexte général. Spécifiquement c'est le rôle ou l'intervention du commissionnaire agréé en douane qui est en jeu. Cet acteur de la logistique internationale

est chargé, du dédouanement et de l'acheminement de la marchandise à un opérateur. Ceci à l'import comme à l'export. Ce rôle intéresse vivement notre travail de recherche par conséquent une analyse mérite d'être effectuée à propos.

Analyser le rôle du commissionnaire en douane agréé signifierait voir de façon minutieuse quelles en sont les missions, les activités et cela passerait par la compréhension de la procédure douanière. L'analyse ne s'arrêtera pas à une évocation des missions mais, elle s'étendra à la compréhension de l'organisation de TRANSEXPRESS dans son rôle de commissionnaire agréé en douane.

Nous évoquerons les moyens logistiques aux cotés des moyens humains que l'entreprise déploie pour parfaire son rôle de commissionnaire. Il s'agira donc d'associer le coté logistique au coté administratif dans les missions de TRANSEXPRESS.

1.1.3 Problématique

Depuis un demi-siècle, l'environnement des échanges s'est profondément modifié, à tel point que le commerce international des années 2000 n'a que peu de similitudes avec celui des années 1950. Dans un contexte de multiplication des échanges, l'organisation de ce commerce s'est mondialisée et les organismes internationaux sont devenus des acteurs incontournables. Il est devenu évident pour les entreprises de connaître d'emblée les marchés pour pouvoir échanger.

A coté de cela, elles ont mis en place de nouvelles organisations de la production afin d'accroître leur productivité mais aujourd'hui les gains sont de plus en plus réduits. Les distributeurs réorganisent leurs lieux de vente et recherchent dans une expansion internationale le moyen de maintenir leurs résultats. Parallèlement, les barrières douanières tombent avec la mise en place d'unions douanières, marchés communs et d'unions économiques : l'Union Européenne, la Communauté Economique des Etats d'Afrique Centrale (CEMAC), l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) en sont des exemples. En même temps, évolue le comportement du consommateur, moins fidèle aux marques, de plus en plus imprévisible, il souhaite disposer immédiatement de son produit. Pour justement apporter satisfaction à cette impulsivité, les entreprises font recours à des fournisseurs étrangers pour optimiser leur logistique. En effet, la fonction logistique concerne de façon transversale deux autres fonctions essentielles que sont l'achat et la vente. Elle

permet soit de maîtriser les coûts d'approvisionnement soit de formuler des offres compétitives en termes de prix et de services.

Néanmoins, les entreprises ont rarement les moyens matériels et financiers d'organiser elles-mêmes le transport des marchandises. Pour cette raison, le transport international ainsi que certains services logistiques peuvent être délégués à des opérateurs spécialisés. Bien que les transporteurs se soient dotés de services commerciaux capables de gérer les relations avec les chargeurs, la complexité des opérations de transport international rend souvent incontournable le recours à des intermédiaires. Pour les opérations de dédouanement c'est la douane qui détermine les personnes habilitées à effectuer des déclarations en détail. Ceux-ci vont faire profiter à l'entreprise importatrice ou exportatrice de leurs compétences de spécialistes, d'un mode de transport, d'une destination, d'un type d'opération. Ils permettent aussi de profiter des conditions plus favorables obtenues des transporteurs du fait du volume qu'ils apportent et des services rendus. Ce qui est particulièrement intéressant pour les petites entreprises ou les opérateurs ponctuels.

C'est dans ce lot d'intervenants que se cache le commissionnaire agréé en douane. Dans le langage courant tous les intervenants en douane sont à tort appelés transitaires. Mais la pratique précise le statut juridique de chacun. En effet, il y a les commissionnaires et les transitaires mandataires.

Il existe deux types de commissionnaires, le commissionnaire agréé en douane et le commissionnaire de transport.

Le commissionnaire de transport agit soit, pour le compte de son client mais en son propre nom (commissionnaire de transport), il vend une prestation de transport et non de transit ; soit, pour le compte d'autrui, il effectue dans ce cas des opérations de dédouanement des marchandises (commissionnaire agréé en douane). Or, le transitaire mandataire est un professionnel qui agit au nom et pour le compte de son mandant (l'expéditeur). A cet effet, il doit réceptionner et réexpédier les marchandises conformément aux instructions de son mandant.

1.2.1 Questions de recherche

Notre travail de recherche se décline en question principale et en questions spécifiques.

1.2.2 Question principale

Comment TRANSEXPRESS s'organise dans son rôle de commissionnaire agréé en douane pour satisfaire aux besoins de ses clients et en quoi consiste ce rôle de commissionnaire agréé en douane ?

1.2.3 Questions spécifiques

La problématique de notre mémoire trouve racine ici. Il s'agira ensuite, de voir comment dans la pratique cette mission est menée.

- Quelles sont les conditions d'obtention de l'agrément en douane ?
- Quel est le rôle du commissionnaire agréé en douane dans la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime?
- Quels sont les différents acteurs en relation avec le commissionnaire agréé en douane et les facteurs de blocage dans l'exercice de sa profession ?

1.3. 1 Revue critique de littérature

Notre étude sera axée sur la compréhension du terme « commissionnaire agréé en douane » rapproché souvent d'autres notions comme « commissionnaire de transport » et « transitaire ». Bon nombre d'auteurs ont débattu des concepts et se sont prononcés afin d'apporter des éclaircissements.

Mais l'élaboration d'un mémoire nécessite une recherche bibliographique à la fois riche et variée sur le sujet à étudier. Ainsi, dans le souci d'une réalisation harmonieuse de notre travail de recherche, nous avons exploité un certain nombre de documents qui nous ont permis d'appréhender sur le rôle du commissionnaire agréé mais aussi sur les opérations de dédouanement des marchandises par voie maritime afin de bien aborder notre thème. En effet, réfléchir sur un tel sujet, autorise et encourage la confrontation entre les résultats des différentes recherches recueillies dans plusieurs ouvrages. Il est alors important de les illustrer:

KERGUELEN-NEYROLLES Bernadette, GARCIA Laurent, THOMAS Jean Paul, dans leur œuvre Lamy transport Tome 2, Commission de transport, ventes internationales, modes de paiement, transports maritimes, transports ferroviaires, transports aériens, transports fluviaux,

la douane ³ : évoquent une refonte sur les modes de représentation ou de déclaration en douane. Ils évoquent le commissionnaire agréé en douane avec un rôle d'intermédiaire entre la douane, les importateurs et les exportateurs avec une vocation première de décharger ses clients de tout souci au sujet d'une réglementation, qu'en raison de sa spécialisation il est censé bien connaître et s'il y'a lieu d'aplanir les difficultés qui pourraient se présenter à l'égard de son mandant qui est son client. Contrairement aux autres, les auteurs de cet ouvrage apportent une modification sur les notions de représentations directe et d'indirect. Ce ne sont autre que le droit de représentation pour l'accomplissement de la déclaration en douane auxquels est soumis le prestataire de services en douane. Selon la réglementation communautaire française, la représentation directe consiste à agir pour le compte et au nom d'autrui. Dans ce cas, sa responsabilité est limitée et la signature qu'il appose sur la déclaration en douane est faite au nom et pour le compte du donneur d'ordre. Ce dernier a la qualité de déclarant et il est seul débiteur des droits et taxes vis-à-vis de l'administration ; alors que la représentation indirecte c'est le fait d'opérer pour le compte d'autrui mais en son nom propre. Lorsqu'il signe une déclaration en douane, il est à ce moment-là solidaire de son donneur d'ordre concernant le paiement des droits et taxes dus à l'administration.

D'après les auteurs de cet ouvrage, dans le mode de la représentation directe, le commissionnaire agréé en douane agit en tant que mandataire : il n'est ni transitaire, ni commissionnaire de transport. C'est à dire tous ces trois auxiliaires ; commissionnaire agréé en douane et de transport sont certes des intermédiaires chargés d'accomplir selon les cas, les formalités douanières pour autrui, mais ils restent différents. Car chacune des activités qui régissent leurs professions a des droits et des obligations qui lui sont propres. Cependant, quand le commissionnaire agréé en douane agit en représentation indirecte, il est commissionnaire avec les obligations qu'un commissionnaire de transport, sa profession est régit par deux contrats différents : le contrat de mandat et le contrat de commission de transport. Autrement dit, par deux agréments différents (l'agrément en douane et l'agrément de transport). Toutefois, sans même solliciter un agrément en commission de transport, le commissionnaire agréé en douane est déjà un commissionnaire au même titre que le commissionnaire de transport.

³ Kerguelen-Neyrolles.B, Garcia.L, Thomas.J-P (2000), Lamy transport Tome 2, Commission de transport, ventes internationales, modes de paiement, transports maritimes, transports ferroviaires, transports aériens, transports fluviaux, la douane, Paris, Lamy SA, PP 86-99

BRUNAT Pierre dans son œuvre Lamy transport tome 2 commission de transport, Vente internationales, modes de paiement, transports maritimes, transports ferroviaires, transports aériens, transport fluviaux, la douane ⁴ : offre une analyse complète, non seulement sur le droit des transports maritimes, mais aussi sur le commerce international pris sous ses différents aspects : ventes internationales (Incoterms, crédit documentaire), assurance, douane, etc. c'est le seul ouvrage qui présente de façon détaillée et approfondie la commission de transport dans son intégralité (statut juridique du commissionnaire et réglementation de la profession). A travers cette œuvre nous avons pu faire la distinction entre le commissionnaire de transport et le transitaire qui tient au fait que le premier se charge complètement du transport de bout en bout en l'organisant à sa guise et sous sa responsabilité, tandis que le second n'a qu'une mission limitée de réception, d'entreposage (parfois), de dédouanement et de réexpédition de la marchandise au port ou point frontière qu'il exécute en conformité des instructions de son mandant. Dans cet ouvrage, l'auteur met aussi un accent particulier sur le commissionnaire agréé en douane qui accomplit pour le compte de son client les formalités douanières (visas, domiciliations, dédouanements, etc.). Pour l'auteur, agissant uniquement en cette qualité, le commissionnaire agréé en douane n'est ni un transitaire, ni un commissionnaire de transport. C'est pour cette raison que les professionnels ne doivent pas employer à tort les termes de commissionnaire en douane, transitaire ou commissionnaire de transport pour désigner les intermédiaires chargés d'accomplir les formalités douanières. Les auteurs CHEVALIER Denis, DUPHIL François dans leur ouvrage, Le transport : gérer les opérations de transport de marchandises à l'international ⁵, classent le commissionnaire en douane au rang des mandataires. Dans cet ouvrage, ils parlent généralement de la politique de transport adoptée par l'entreprise exportatrice, de l'environnement du transport international dans lequel ils traitent des auxiliaires de transport ; ainsi que des différents modes de transport utilisés pour des opérations commerciales d'ordre international. En ce qui concerne les auxiliaires de transport, ils mettent l'accent sur les mandataires et les commissionnaires. En d'autres termes, ils traitent des statuts qui régissent la profession de transitaires : le transitaire mandataire et le transitaire commissionnaire.

4 Brunat.M.P, (1984), Lamy transport tome 2 commission de transport, Vente internationales, modes de paiement, transports maritimes, transports ferroviaires, transports aériens, transport fluviaux, la douane, Paris, Lamy SA, PP 148-162 ; 169-178

5 Chevalier.D, Duphil.F, (2004), Le transport : gérer les opérations de transport de marchandises à l'international, Vanves, FOUCHER, PP 107-110.

Le commissionnaire agréé en douane fait partie de la première classe et est le plus sollicité pour des opérations douanières à l'import, avec un rôle d'intermédiation entre la douane et les opérateurs économiques évoluant à l'import-export. Ils définissent le commissionnaire agréé en douane, comme un représentant des importateurs et exportateurs, pour les formalités douanières de sortie et d'entrée des marchandises. Il est selon les auteurs, l'interlocuteur unique de l'administration des douanes qui agit en principal obligé et seul responsable à l'égard de la douane, des déclarations qu'il établit. Il est aussi seul redevable des droits et taxes dus à la douane pour le compte d'autrui. Dans cet ouvrage, les deux auteurs donnent aussi l'unique condition pour pouvoir déclarer pour autrui : l'obtention d'un agrément.

Cet agrément en douane ne peut être délivré que sous quatre (4) conditions principales :

- *La disposition d'un bureau implanté dans la circonscription où il est agréé ;

- * Un déclarant en douane qualifié ;

- *Une caution bancaire et d'assurance ;

- *Faire preuve d'activité réelle. Ils précisent dans cette œuvre que le terme transitaire n'est qu'une appellation commune, recouvrant différents types d'activités (mandataires et commissionnaires) ; et n'est cependant pas reconnu par le code de commerce.

Le commissionnaire agréé en douane fait donc partie des transitaires, mais au rang des mandataires ; au même titre que le transitaire portuaire ou aéroportuaire. Ils nous édifient aussi sur la spécialisation des transitaires, née de l'étendue de leurs activités, de la nécessité de se démarquer de la concurrence et de proposer des services de taille la clientèle.

C'est Ainsi que par rapport aux auteurs KERGUELEN-NEYROLLES, B. GARCIA, L., THOMAS, J-P., dans leur œuvre Lamy transport Tome 2, Commission de transport, ventes internationales, modes de paiement, transports maritimes, transports ferroviaires, transports aériens, transports fluviaux, la douane ;

BRUNAT.M.P dans son œuvre Lamy transport tome 2 commissions de transport, Vente internationales, modes de paiement, transports maritimes, transports ferroviaires, transports aériens, transport fluviaux, la douane ;

CHEVALIER .D, F.DUPHIL dans leur ouvrage, Le transport : gérer les opérations de transport de marchandises à l'international et à notre sujet de recherche qu'est le rôle du

commissionnaire agréé en douane dans le dédouanement des marchandises importées par voie maritime, on peut dire pour éviter toute confusion, il paraît nécessaire que les professionnels n'emploient pas indifféremment les termes de commissionnaire en douane, transitaire en douane, commissionnaire de transport, pour désigner les intermédiaires chargés d'accomplir les formalités douanières, chacune de ces professions ayant des droits et obligations qui lui sont propres. Que l'activité principale d'une entreprise consiste à recevoir ou à entreposer des marchandises (transitaire) ou à les faire acheminer à destination par des transporteurs (commissionnaire de transport), lorsqu'elle accomplit des formalités en douane pour le compte de son client, elle assume du fait de l'exécution de cette seule mission une responsabilité qui lui est propre, différente de celle qu'elle peut encourir pour les fautes qu'elle pourrait commettre en tant que transitaire ou commissionnaire de transport. Le régime de la prescription devient alors lui aussi différent. Il peut choisir son mode de représentation auprès de son mandant.

1.3.2 CLARIFICATION DES CONCEPTS

Pour mieux appréhender notre travail de recherche, il est nécessaire de clarifier un certain nombre de concepts qui assurent une bonne visibilité du sujet traité. C'est dans cette démarche que les notions liées aux opérations de dédouanement à l'import sont des concepts fondamentaux qui méritent d'être élucidés. Au nombre de ceux-ci, nous avons :

-Analyse : Le mot analyse est employé dans différentes matières. Ici le mot sous entend une étude approfondie autour du rôle du commissionnaire agréé en douane.

- Bon de sortie décadaire : C'est un document douanier qui permet d'enlever les marchandises placées en entrepôt fictif. La régularisation est à effectuer dans 11 jours.

-Bureau de douane : C'est une entité administrative dans laquelle s'effectuent les formalités douanières.

-Colis : Tout objet ou ensemble d'objets, quelqu'en soient le poids, les dimensions, le volume, constituant une charge unitaire lors de la remise au transporteur, même si le contenu est détaillé dans le document de transport.

-Déclaration en détail : C'est un acte juridique par lequel un déclarant assigne un régime douanier et s'engage sous les peines de droit à accomplir les formalités et les obligations découlant de ce régime et à indiquer tous les renseignements relatifs à la marchandise.

-Dédouanement : Juridiquement le dédouanement consiste à affecter aux marchandises, un régime douanier qui prend en compte leur destination. En termes plus simples, le dédouanement consiste à acquitter les droits de douane et la TVA.

-Donneur d'ordre : Par donneur d'ordre, on entend la partie qui contracte avec l'opérateur quelque soit la qualité en laquelle ce dernier est amené à réaliser la prestation commandée.

-Fret : le mot Fret a deux sens il peut désigner la marchandise à transporter ou le prix du transport proprement dit (taux de fret). Plus exactement, il concerne la marchandise que transporte l'avion (transport aérien) ou un train (transport ferroviaire).

-Importateur : Il commet l'agréé en douane pour le pilotage de ses opérations, vis-à-vis de l'administration des douanes.

Il s'agit de toute personne physique ou morale qui achète de la marchandise à l'extérieur en vue de la vendre sur le territoire national

- Importation : Une importation est une entrée dans un pays des biens ou services en provenance d'un autre pays. L'importation est en général une opération favorable au consommateur (plus grand choix des produits) et un aiguillon de compétitivité pour les producteurs.

-Marchandises importées : Une marchandise est un produit de l'activité humaine direct ou indirect, c'est une chose mobilière pouvant faire l'objet d'un commerce ou d'un marché. Spécifiquement une marchandise importée est un produit entrant dans un pays en provenance d'un autre. Ici, ce sont les marchandises importées par voie aérienne qui font l'objet de notre étude.

-Taxe sur la valeur ajoutée : La taxe sur la valeur ajoutée communément appelée TVA est un impôt sur les produits collectés par les entreprises et intégralement supporté par l'acheteur final en dernier ressort.

-Transporteur : Personne physique ou morale qui transporte des marchandises. Il utilise des moyens de transport appelés des véhicules (véhicule, automobile, train, aéronef, navire), des infrastructures, des voies de communication qui définissent le transport.

-Régime douanier : Un régime douanier est la destination finale du produit.

-Rôle : Ici le rôle constitue la mission assignée au commissionnaire agréé en douane.

-Valeur en douane : On appelle valeur en douane des marchandises importées(d'après le code des douanes de la CEMAC) la valeur de la marchandise déterminée en vue de la perception des droits de douane et taxes d'effet équivalent ad valorem(art.23).La valeur en douane des marchandises importées est leur valeur transactionnelle.

-Les auxiliaires de transport : Appellation générique des partenaires extérieurs spécialisés dans l'organisation du transport vue du côté marchandise (par opposition au navire). Ils concourent à côté des armateurs et des autres transporteurs, à la réalisation des différentes opérations nécessaires à l'acheminement des marchandises ou à la réception des navires.

-Le transitaire : Intermédiaire du commerce international qui se charge complètement (gestion des transports, des opérations administratives, des formalités, dédouanement...) de l'acheminement de n'importe quelle marchandise vers n'importe quel point de la planète. Il est le seul interlocuteur en ce qui concerne les expéditions. Il veille à la bonne exécution des livraisons et assiste son client en cas de litige. C'est un professionnel qui accomplit les actes nécessaires au déplacement géographique des marchandises dans le commerce international. Il organise et fait exécuter tout ou partie du transport (quand il est agréé comme commissionnaire de transport). Il remplit les tâches administratives imposées par le transport et ses opérations annexes ou accessoires. Son rôle se limite principalement à deux opérations:

*L'enlèvement et le transport des marchandises pour le compte de l'expéditeur ou du chargeur jusqu'au port (zone sous douane). Le mouvement des marchandises importées s'exécute dans le sens inverse, pouvant aller jusqu'au destinataire final.

*La réservation du fret et accomplissement des formalités douanières et des autres formalités administratives, et même commerciales. S'il se limite à ce rôle, il n'est juridiquement qu'un simple mandataire. Il devient commissionnaire de transport lorsqu'il se conduit en maître de l'opération de transport. Dans ce cas, il choisit les transporteurs avec qui il traite en son nom propre pour le compte de l'expéditeur. Le métier de transitaire reste très vaste à cause des multiples fonctions qu'il peut exercer : celui de transitaire mandataire s'il est lié à son client par un contrat de mandat, et celui de transitaire commissionnaire s'il est lié par un contrat de commission.

-Le transitaire mandataire : C'est une personne morale de droit privée (entreprise, société) ayant pour objet, à titre principal ou accessoire, l'accomplissement pour autrui des formalités de passage d'une marchandise d'un territoire douanier à un autre. Il exécute les ordres de son mandant et répond à une obligation de moyen déterminée par ce dernier. Il n'est responsable que de ses propres fautes, ne choisit pas ses sous-traitants et il peut revêtir plusieurs statuts selon qu'il est lié à son client par un contrat de mandat (transitaire mandataire) :

***Le commissionnaire agréé en douane :** l'expression commissionnaire agréé en douane peut être sectionnée en deux parties qui faciliteraient sa compréhension. D'un côté on a le mot "commissionnaire" lui-même dérivé de commission et qui désigne une personne chargée de régler une affaire pour le compte d'autrui. D'un autre côté, on a l'expression "agréé en douane" qui signifie reconnu par les douanes comme ayant des aptitudes à agir conformément à la réglementation douanière. Tout ceci mis ensemble, le commissionnaire agréé en douane peut donc être défini comme une personne habilitée par l'administration douanière à effectuer des opérations douanières pour le compte d'autrui. Plus précisément, il s'agit selon l'OHADA d'une personne physique ou morale dont la profession est d'accomplir à titre principal ou en complément normal de son activité principale, les formalités douanières pour autrui (déclaration en détail des marchandises, enlèvement sous douanes, bref opération de dédouanement à l'importation ou à l'exportation).

***Le transitaire portuaire ou aéroportuaire :** il est situé à l'intersection de moyens de transport ou généralement à la marchandise faisant l'objet d'une rupture de charge.

***L'agent de fret maritime :** c'est un recruteur de fret pour les compagnies maritime.

-Le commissionnaire de transport : il organise de façon autonome la totalité du transport et choisit ses sous-traitants. Il est responsable autant de ses propres fautes que celles de ses substitués. Il a une obligation de résultat déterminée par son commettant. Sa tâche ou son travail consiste à choisir pour sa clientèle le type de transport adapté au produit et à la voie de transport. Et dans le cas général, le commissionnaire de transport a trois domaines d'activité distincts, autonomes et isotropes. Et c'est dans ce sens que d'aucuns soutiennent qu'il peut agir :

*** en tant que logisticien ou entrepositaire :** A ce niveau, il est un intermédiaire qui se charge d'organiser un transport de marchandises [à savoir expédition, réception et stockage] pour le compte d'un commettant et moyennant un prix convenu avec ce dernier. Ainsi, le

Commissionnaire de Transport choisit librement les transporteurs de marchandises et/ou les autres intermédiaires et traite avec eux en son nom personnel et est responsable de leurs fautes. Et à ce titre, il a ce qu'on appelle une obligation de résultats.

* en tant que transporteur de marchandises Dans les cas suivants, il prend en charge les tâches d'un transporteur :

- en cas d'intervention propre, il effectue le transport avec ses propres moyens et est responsable de ses fautes et des fautes d'autrui.

- en cas de présentation d'un document de transport personnel il a une obligation de livraison jusqu'au seuil du domicile du client.

- Au delà, il n'est plus responsable des avaries, dommages et manquants.

- en cas de transports terrestres purement européens (excepté les transports ferroviaires), il est possible que le transporteur se qualifie explicitement d'intermédiaire et agisse en tant que tel.

*** en tant que prestataire de service** : Ses prestations peuvent être directement, indirectement ou pas du tout en rapport avec un transport (agent en douane, agent IATA (International Air Transport Association) et/ou maritime, etc.). Dans les cas ci dessus ; il peut ou ne pas être responsable de ses fautes et celles des autres.

1.3.3 Objectifs de recherche

Les objectifs de recherches sont de deux ordres, il s'agit de l'objectif général et de l'objectif spécifique.

2.1.1 Objectif général

Cette présente étude nous permettra de Comprendre le rôle du commissionnaire agréé en douane dans le dédouanement des marchandises importées par voie maritime. Cet acteur de la logistique internationale est chargé, du dédouanement et de l'acheminement de la marchandise à un opérateur. Ceci à l'import comme à l'export. Ce rôle intéresse vivement notre travail de recherche par conséquent une analyse mérite d'être effectuée à ce propos. Il s'agira de montrer comment TRANSEXPRESS se distingue dans ces prestations par rapport à ses concurrents, comment il assume les responsabilités qui lui sont déléguées.

2.1.2 Objectifs spécifiques

1. Déterminer les conditions d'obtention de l'agrément en douane.
2. Analyser le rôle du commissionnaire agréé en douane dans la procédure de dédouanement des marchandises importées par voie maritime.
3. Présenter de façon précise les différents acteurs en relation avec le commissionnaire agréé en douane et les facteurs de blocage dans l'exercice de sa profession.

2.1.3 Hypothèses de recherche

Dans l'optique d'apporter des solutions précises à la question que nous avons posée dans la problématique, nous nous proposons d'exposer les hypothèses suivantes :

1. Une bonne maîtrise des procédures de dédouanement améliorerait la compétitivité et la performance de l'entreprise
2. La réduction des couts et le respect des délais de traitement des formalités douanières accélérerait le déroulement de la procédure de dédouanement qui se base sur une parfaite maîtrise de la procédure de façon à éviter les pertes de temps.
3. Une meilleure intégration logistique dans ses activités réduirait les prises en charges des marchandises effectuées par le commissionnaire agréé en douane et lui permettrait d'être compétitif par rapport à d'autres sociétés ayant le même statut, d'obtenir de nouveaux clients et de fidéliser ceux qui sont acquis malgré le coût prohibitif des formalités douanières.

2.2.1 Indicateurs de recherche

Au quotidien, ce mandataire s'occupe d'accomplir les formalités douanières pour le transport et l'envoi de marchandises à l'international. C'est une mission très importante qui lui est confiée puisque le commissionnaire en douane établit les déclarations pour l'import et l'export de produits, Le commissionnaire en douane jouent un rôle très important au niveau du Port Autonome de Dakar surtout si on sait qu'au Sénégal, la majeure partie des commerçants importateurs et exportateurs ne maîtrisent pas parfaitement la réglementation douanière. Il est donc nécessaire d'avoir un intermédiaire qui se charge d'accomplir les formalités douanières pour ces commerçants.

Ainsi pour comprendre le rôle de cet intermédiaire dans le dédouanement des marchandises importées par voie maritime qu'est le commissionnaire agréé en douane ; nous avons choisi de rencontrer des professionnels doués dans ce domaine et fait des enquêtes sur le terrain. En outre notre stage effectuée au sein de TRANSEXPRESS était nécessaire pour une compréhension globale sur le rôle du commissionnaire agréé en douane.

Ensuite à ces considérations indissociables des objectifs spécifiques de notre thème, nous avons jugé nécessaire pour la pertinence de notre étude, les indicateurs de recherches ci-après :

- Le nombre de déclaration en détail établit par le commissionnaire en douane ;
- Le taux des taxes et droits douaniers qui passent par le commissionnaire en douane ;
- Le niveau d'utilisation du système informatique douanier ;
- Le niveau de satisfaction des clients à l'issue de la prise en charge de leurs marchandises ;
- Les types d'acteurs en relation avec le commissionnaire agréé en douane ;
- Nombre d'activités réalisées par le commissionnaire agréé en douane lui-même ;
- Taux de prestations affectées à l'extérieur par le commissionnaire agréé en douane ;
- Le temps moyen d'attente pour le dédouanement des marchandises importées par voie maritime ;
- Le taux de satisfaction de la clientèle.

CHAPITRE II : Cadre méthodologique

La méthodologie, ensemble des procédés raisonnés pour obtenir des informations nécessaires en vue de réaliser un travail scientifique. Sous cet angle, nous allons procéder par différentes rubriques composant cette partie, les méthodes et techniques d'investigation, les instruments ou outils de collecte de données et d'informations, la constitution de l'échantillon, les indicateurs de recherche et les difficultés rencontrées durant la rédaction de ce mémoire.

2.1 Technique et outils de collecte des données

Pour répondre à toutes les interrogations soulevées, notre méthodologie s'est fondée sur la collecte de diverses données obtenues par :

2.1.1 La recherche documentaire

Elle constitue l'ensemble des documents que nous avons eu à consulter afin d'avoir un grand nombre de réponses à nos questions spécifiques. Pour obtenir des informations sur notre sujet, le Centre de Documentations et d'Informations (CDI) de l'Institut Supérieur des Transports (IST), nous a été un grand apport, avec ces ouvrages dans le domaine du commerce international, de la douane et du transport logistique.

Mais aussi, les mémoires rédigés par les promotions de l'IST (Institut Supérieur des Transports) antérieures la nôtre, portant sur des thèmes similaires, nous ont aidé à avoir un éclaircissement sur la manière de rédiger notre travail.

L'internet, qui est sans doute devenu un outil incontournable pour la connaissance intellectuelle. Nous a beaucoup servi. Car nous y avons trouvé des documents portant sur des thèses, des mémoires, des magazines en rapport avec notre thème, qui nous ont vraiment instruits pour parvenir à écrire ce présent document.

2.1.2 Les visites de terrain

Il est très difficile de rédiger sur le rôle du commissionnaire agréé en douane dans le dédouanement des marchandises importées par voie maritime sans effectuer les visites de

terrain, car elles ont une importance capitale pour l'atteinte de l'objectif général de l'étude. Elles nous ont permis de collecter les informations et documents au niveau des bureaux de douanes, les entreprises exerçant dans le secteur, etc. afin de consolider notre travail de recherche. Ces visites nous ont permis d'une part, de comparer les réalités du terrain par rapport à la théorie acquise en classe ou à l'entreprise et d'autre part, d'acquérir de l'expérience professionnelle. C'est au cours des visites de terrain que nous avons réalisé des entretiens et soumis nos questionnaires aux professionnels tout en respectant leurs domaines d'interventions.

2.1.3 Le questionnaire

Le questionnaire que nous avons établi, s'adressait à l'ensemble du personnel de TRANSEXPRESS et a pour fonction principale de donner à l'enquête une extension plus grande et de vérifier statistiquement jusqu'à quel point sont généralisables les informations et hypothèses préalablement constituées. L'usage de cet instrument nous a paru nécessaire à cause de son caractère quantitatif, qui consiste à interroger le plus grand nombre afin d'obtenir des informations variées pouvant enrichir notre travail. Ainsi elle nous a valu d'une grande utilité d'avoir des retours répondant à nos attentes par rapport aux questions posées.

2.2.1 Le guide d'entretien

Nous avons élaboré une sorte de mémento qui a pour rôle de structurer un entretien dans le cadre de nos recherches pour la rédaction de ce mémoire, afin d'obtenir des éléments comparatifs. En outre nous avons eu des séances d'entretien avec un ensemble varié de personnes ressources qui sont le plus souvent des cadres de TRANSEXPRESS et des agents de douanes. Les informations obtenues lors de ces entrevues nous ont permis de clarifier celles acquises par la recherche documentaire ; dans le but de confirmer nos hypothèses de recherche.

2.2.2 Présentation des outils de traitement de données

-La matrice SWOT : L'analyse SWOT Forces, Faiblesses, Opportunités et Menaces françaises est un outil d'analyse stratégique de l'entreprise. La matrice SWOT, acronyme anglophone de Strengths, Weaknesses, Opportunities et Threats, nous a permis d'obtenir une vision synthétique de la situation de TRANSEXPRESS en présentant ses Forces et ses Faiblesses, ainsi que les Opportunités et les Menaces potentielles. L'intérêt de la matrice SWOT est

qu'elle permet de rassembler et de croiser les analyses internes et externes avec les environnements micro et macro de l'entreprise.

-Le tableur Excel : Le tableur est un logiciel utilisé en bureautique et dans les applications scientifiques. Il est spécialisé dans le traitement des données, essentiellement numériques. Le tableur Excel offre une série de feuilles de calculs. Ces feuilles présentent un grand nombre de cellules dans lesquelles il est possible de déposer des nombres, des textes, des formules et de réaliser des graphiques de toutes sortes. Son rôle est de traiter les informations obtenues lors de nos sciences d'entretien et à travers les questionnaires à fin qu'on puisse faire un choix par rapport aux données fournies lors de l'analyse.

2.2.3 Technique d'analyse des données

Les techniques d'analyse de données sont des outils qui permettent de transformer une masse d'informations en informations structurées. Elles ont eu une importance capitale dans notre étude. Elles nous permettent d'élaborer un plan d'action d'analyse de données recueillies au moyen de la recherche documentaire, de l'observation participante, le questionnaire, les visites de terrain et le guide d'entretien. C'est la somme de ces interrogations formulées et administrées à notre échantillon qui a fait l'objet de cette analyse en vue d'une critique objective.

2.3.1 La constitution de l'échantillonnage

Dans le cadre de notre étude, les entretiens ont été réalisés avec les différents employés de TRANSEXPRESSION et autres professionnels du domaine. Le questionnaire et les entretiens avec les acteurs de dédouanement, ont constitué le fondement la réalisation de notre étude. L'étude a été accomplie sur un échantillon assez représentatif. Celui-ci est constitué des employés de la société et les autres intervenants.

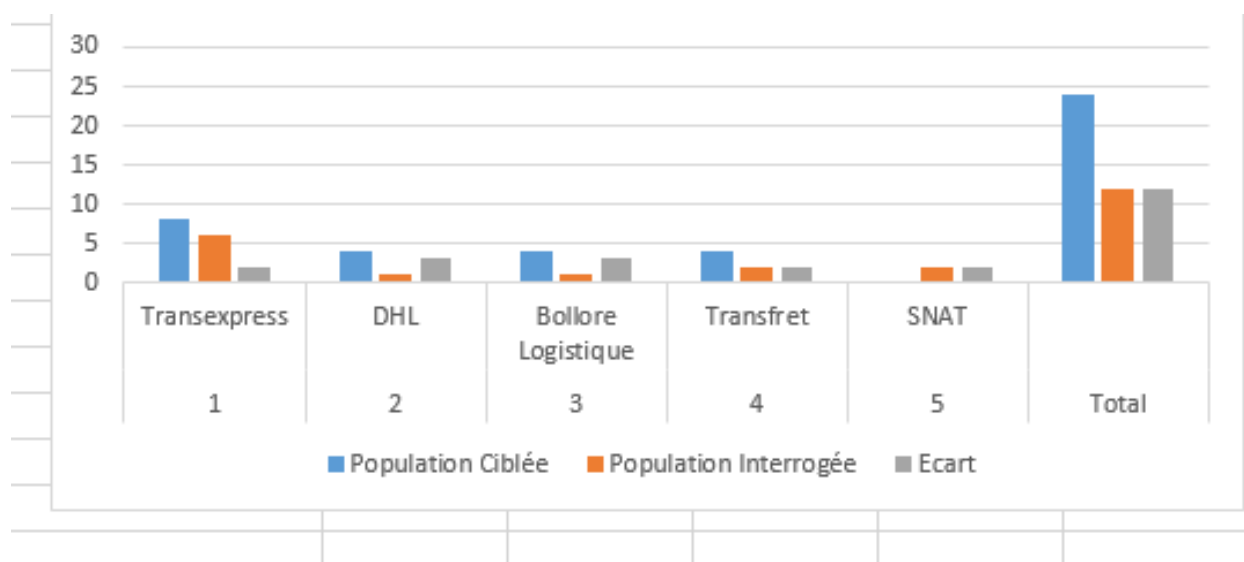
Par ailleurs, les visites de terrain et les entretiens réalisés avec quelques acteurs en plein exercice de leurs activités, ont contribué à cerner la problématique liée au rôle du commissionnaire agréé en douane dans le dédouanement des marchandises importées par voie maritime.

Tableau 1 : Récapitulatif des structures et agents enquêtés

N°	Structures et Agents enquêtés	Population Ciblée	Population interrogée	Ecart
01	TRANSEXPRESS	8	6	2
02	DHL	4	1	3
03	BOLLORE LOGISTIQUE	4	1	3
04	TRANSFRET	4	2	2
05	SNAT	4	2	2
TOTAL		24	12	12

SOURCE : Nous-même (enquête Juillet 2018)

Et pour plus de lisibilité, les données du tableau ci-dessus se traduisent graphiquement de la manière suivante :



SOURCE : Nous même (enquête Juillet 2018)

2.3.2 LES DIFFICULTES RENCONTREES

La recherche connaît quelques limites dues au fait que nous avons interrogé un nombre restreint du personnel, compte tenu du refus de certains de répondre au questionnaire. Alors que la prise en compte de tout le personnel aurait permis une étude plus exhaustive. La première est inhérente au mutisme de certains employés catégoriquement refusé de répondre aux questions. La collecte des informations a été aussi un obstacle pour nous. Et la deuxième se situe au niveau de la documentation. En effet, il nous a été très difficile de consulter les ouvrages qui traitent le Rôle du commissionnaire agréé en douane et Sans oublier que l'entreprise ne disposait pas de base de données, ce qui nous a obligés de nous concentrer de pauvres informations reçus.

Chapitre III: Analyse de l'environnement de TRANSEXPRESS

3.1 Présentation de l'environnement de TRANSEXPRESS

L'environnement d'une entreprise se définit comme étant l'ensemble de ses éléments internes et externes susceptibles d'influer positivement et/ou négativement ses activités et ses équilibres. C'est dire que, l'environnement présente plusieurs dimensions dont chacune est importante. Dans ce chapitre, il est question de présenter l'environnement macro-économique et l'environnement micro-économiques dans lequel évolue la TRANSEXPRESS.

3.1.1 : Macro environnement

Le macro-environnement est constitué d'éléments sur lesquels l'entreprise n'a aucun pouvoir de décision mais qui, influent considérablement sur son équilibre et sur son activité. Autrement dit, le macro-environnement intègre tous les facteurs d'évolution de la société. Ces facteurs influencent la vie de l'entreprise sans que celle-ci ne puisse exercer aucune influence en retour. Ainsi, le macro-environnement de TRANSEXPRESS est constitué d'éléments suivants :

3.1.2 L'environnement géographique

Le Sénégal est un pays côtier situé à l'ouest du continent africain avec une superficie de 196 723 km² et une population de plus 15 000 000 d'habitants. Il est bordé par l'océan Atlantique à l'Ouest. Les pays limitrophes sont : la Mauritanie (Nord), le Mali (Est), la Guinée Conakry et la Guinée Bissau (Sud). La Gambie forme une quasi- enclave dans le Sénégal. Ancienne colonie française qui a accédé à l'indépendance en 1960, le Sénégal appartient à l'espace économique UEMOA (Union Economique et Monétaire de l'Afrique de l'Ouest).

Le Sénégal compte 14 régions, 45 départements, 46 communes d'arrondissement, 113 communes de ville et 370 communautés rurales. L'économie du Sénégal est dominée par le secteur primaire, malgré les contraintes liées à la sécheresse. Les principaux produits d'exportation restent à faible valeur ajoutée (phosphates, produits agricoles, autres matières premières) et l'industrialisation reste faible. L'urbanisation galopante favorise le développement d'une société de consommation. La balance commerciale est ainsi

structurellement déficitaire. Les gouvernements successifs ont mis en place plusieurs politiques et instruments pour favoriser la promotion des exportations, mais le déficit persiste.

La ville de Dakar est la capitale économique, politique et culturelle du Sénégal. Les caractéristiques du Sénégal ont été développées dans la première partie de cette étude, plus précisément, dans le contexte de l'étude. Par contre, la ville de Dakar est située à l'extrême ouest de la Presqu'île du Cap-Vert, au bord de l'océan atlantique. Sa population est estimée 23,17% de la population nationale et concentre près de 80% des activités économiques du pays. C'est la raison pour laquelle, la majorité d'entreprises industrielles et commerciales sont implantées dans la région de Dakar. C'est ainsi que TRANSEXPRESS a été implantée dans la ville de Dakar, afin de bénéficier de ses avantages géographiques et voire, ceux du pays. En effet, son implantation dans la ville de Dakar s'explique en grande partie par la présence du Port Autonome de Dakar qui offre de formidables conditions nautiques aux opérateurs maritimes grâce à sa position géographique. Il est situé à la pointe de la côte occidentale de l'Afrique, à l'intersection des lignes reliant l'Europe à l'Amérique du sud, l'Afrique du nord et à l'Afrique du sud. Il représente ainsi une escale naturelle des navires croissants sur les lignes nord-sud. Par rapport à sa position géographique, il sert aussi les pays avoisinants et constitue un couloir naturel des dessertes pour les pays enclavés tels que le Mali et le Burkina Faso. En parallèle, tous ces avantages permettent aux sociétés qui évoluent dans le secteur de transit, d'accroître leur part de marché, grâce au trafic des importations, des réexportations vers ces pays enclavés qui croît de manière exponentielle et des marchandises en transit via le port de Dakar pour l'hinterland.

3.1.3 L'environnement économique

Les accords de l'UEMOA visant à l'élimination des barrières douanières ont permis de faire un grand pas dans le développement des échanges commerciaux. Ainsi le port autonome de Dakar joue un rôle fondamental dans le commerce extérieur. C'est en ce sens que le gouvernement du Sénégal a pris un ensemble d'orientation, pour améliorer ces performances à investir dans le domaine du transport.

Cela est dû au fait que de nombreuses entreprises sont confrontées au paiement de beaucoup de taxes, aux lourdeurs administratives, et à la forte pression fiscale.

Les agents économiques sont répartis autour de deux principales catégories :

-Le secteur structuré, il est constitué d'entreprises légalement enregistrées qui tiennent une comptabilité régulière.

-Le secteur informel, il est constitué d'opérateurs économiques qui ne respectent pas la réglementation en matière d'établissement et fonctionnement d'entreprises. Ce secteur occupé pour l'essentiel par des personnes sans formation, tente systématiquement de contourner tous les obstacles juridiques et administratifs au développement de leurs affaires.

La mondialisation de l'économie s'est développée à l'aide de la croissance rapide du transport maritime. Cette mondialisation des échanges tend à renforcer l'influence du transport maritime de nos jours. Nous remarquons qu'en cette période de développement, la demande en transport s'intensifie plus vite que la production mondiale. Le transport maritime avec l'apparition de la conteneurisation et les navires allant jusqu'à 10 000 TEU ⁶ reste jusqu'à ce jour un transport de masse et répond à certains critères qui lui donne une place importante dans le transport de marchandises à l'international. Cela s'explique par la circulation du fret dans les quatre (04) coins du monde qui ne fait que s'accroître au fil des années.

Pour l'élaboration d'un transport de bout en bout nous avons très souvent recours à des intermédiaires de transport qui ont chacun sa spécificité. Les auxiliaires de transport maritime sont des intermédiaires entre les entreprises auprès desquelles ils assurent généralement un rôle de conseil et de prestations de services. Ils sont en effet tout d'abord des professionnels spécialisés, et le plus souvent hautement compétents, ce sont des piliers de la pratique des transports en général. Ils se distinguent en fonction de leur spécialisation et le type d'activité qui conditionne leur facturation, tous critères qui orienteront le choix qui sera fait par l'entreprise. L'auxiliaire de transport n'est pas un transporteur et n'a pas cette qualité. Il ne s'engage pas à effectuer le déplacement des marchandises d'un point à un autre moyennant rémunération. Son rôle est de participer au déroulement et à l'exécution d'une opération de transport de marchandise. En dehors des phases de transport proprement dit, l'auxiliaire de transport est présent partout. Il intervient au départ de l'expédition, à mi-parcours, en cas d'interruption du transport et enfin à l'arrivée.

⁶twenty-foot equivalent unit : est une unité approximative de mesure de conteneur qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds. On l'utilise pour simplifier le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou dans un navire.

3.2.1 L'environnement Politique

Le Sénégal a connu des moments assez difficiles à travers des événements tels que la dévaluation du franc CFA en 1994, et les élections présidentielles en 2000. Toutefois, cela ne l'a pas empêché de stabiliser sa tendance politique qui a été un facteur d'attrait pour les investisseurs étrangers. Son climat politique stable favorise les échanges commerciaux, entre les pays occidentaux et de la sous-région. C'est ainsi que de nombreuses entreprises telles que SDV, MAERSK naissent et croissent fortement. Malheureusement leur grande taille affecte le développement de certaines entreprises TRANSEXPRESS, SNAT, TRANSMED, TRANSFRET etc.

3.2.2 L'environnement Juridique

Dans les transports internationaux de marchandises, les auxiliaires de transport occupent une place importante. Parmi ces auxiliaires de transport qui interviennent, il y a certains qui jouent un rôle primordial dans le transit de marchandise à l'international tel est le cas du transitaire qui occupe une fonction stratégique. Les transitaires sont régis par deux (02) statuts : celui de mandataire et celui de commissionnaire. Le mandataire exécute les ordres de son mandant. Il n'est donc pas responsable de défaillance de ces derniers, mais il prend toutes les dispositions utiles pour préserver les recours de son mandant en cas de constat d'avarie. Il répond d'une obligation de moyens

Le commissionnaire de transport quant à lui est un organisateur de transport de bout en bout. Il a la maîtrise des voies et moyens pour l'exécution du transport et est présumé responsable de tous dommages subit par la marchandise au cours du voyage. Il est garant des transporteurs intermédiaires auxquels il s'adresse. Il assume une double responsabilité du fait personnel et la responsabilité du fait des intermédiaires qu'il a choisis. Il a une obligation de résultats. 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 ces 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.

Le document qui matérialise ce type de transport (par mer) est le connaissement. A l'international, les dispositions juridiques applicables au transport maritime prennent leurs origines dans la convention de Bruxelles (25 août 1924) communément appelée Règles de la Haye et les règles de Hambourg (1 novembre 1992). Tout dernièrement, le transport maritime a été gratifié d'une nouvelle convention appelée "convention de Rotterdam". Cette nouvelle convention qui a été adoptée le 11 décembre 2008 par les Nations Unies et signée à Rotterdam le 23 septembre 2009 vise à régir les contrats internationaux de transport maritime de marchandises effectués entièrement ou partiellement par mer. Elle semble être plus équitable que les règles de Visby et de Hambourg car elle introduit beaucoup de nouveautés afin de mettre les chargeurs africains au même niveau d'information et d'appréhension sur les nouvelles obligations, la responsabilité envers le transporteur vis-à-vis des tiers, en somme sur les contrats de transports maritimes. En dehors des conventions citées, il y a aussi les conférences⁷, les pools⁸, les consortiums⁹ et les alliances qui participent aussi à l'organisation de ce mode de transport. Dans les années 60 avec l'apparition de la conteneurisation certaine technique telle que les transports multimodaux ont vu le jour.

Le transport multimodal peut être défini comme l'acheminement d'une marchandise utilisant plusieurs modes de transport mais dans le même contenant, sans rupture de charge à partir d'un pays A de prise en charge jusqu'à un pays B de livraison. Le contenant peut être un véhicule routier ou une unité de transport intermodale. Le transport multimodal s'est développé surtout de la nécessité d'assurer la continuation terrestre du fret maritime en simplifiant les manutentions portuaires. Le multi modalisme offre aussi un grand nombre d'avantages, comme par exemple la desserte de pays enclavés par des combinaisons mer /fer ou mer /route. Lorsqu'un transport de bout en bout est fait sans rupture de charge et que l'un des modes utilisés est le maritime, il s'agit d'un transport multimodal trans-maritime. Celui-ci se décompose le plus souvent en pré-acheminement terrestre, un transport maritime et un post acheminement terrestre. Mais toutes les solutions sont possibles et de plus en plus le transport multimodal trans-maritime comporte une phase fluviale ou aérienne.

⁷Accords passés entre compagnies maritimes visant principalement à l'uniformisation des tarifs.

⁸Associations passés entre compagnies maritimes pour organiser l'ensemble des rotations de leurs navires.

⁹Accords entre compagnies de lignes régulières qui ont d'abord pour objectif de fournir des services organisés en commun grâce à divers accords techniques, opérationnels ou commerciaux .ex : l'utilisation en commun des navires, des installations portuaires, des services de recrutement du fret etc.

Pour marier les avantages du mode routier et ceux du mode maritime dans le cadre du RO/RO¹⁰ (roll-on /roll-off), les professionnels ont théoriquement le choix entre trois (03) possibilités : accompagnée, non accompagnée, dissociée.

Elle désigne le trafic roulier, c'est à dire le transport de poids lourds ou de remorques par des bateaux spéciaux appelés « rouliers ». Lors d'une opération Ro/Ro accompagné, il est courant que les conducteurs du véhicule routier voyagent en même temps que ce dernier à bord du navire.

Dans ce cas, le conducteur sera au volant du poids lourd pour embarquer comme pour débarquer. C'est la formule "Ro/Ro accompagné". Le Ro/Ro non accompagné consiste généralement à n'embarquer que la semi- remorque. Ici le conducteur de l'ensemble routier dételle son traceur sur un terre – plein aménagé à cet effet et situé près du lieu d'embarquement. Le Ro /Ro dissocié quant à lui consiste à acheminer les conducteurs par la voie aérienne une fois qu'ils ont embarqué ou fait embarquer leurs véhicules dans le navire. Aujourd'hui, il y a beaucoup de facteurs qui concourent au succès du transport maritime sur les autres modes de transport. Dans ces facteurs nous pouvons citer la conteneurisation, l'évolution des navires et surtout l'intervention de plusieurs auxiliaires de transport. Dans le cadre de notre étude, nous nous focaliserons sur le commissionnaire agréé en douane. C'est dans ce domaine que la SOCATRAM (Société Africaine de Transit et de Manutention) qui est une société de transit intervient.

3.2.3 L'environnement technologique

Avec la mondialisation et la globalisation croissante de l'économie, l'opérateur économique, acteur du commerce international se trouve dans le besoin incessant d'imaginer de nouvelles méthodes ou techniques pour obtenir une plus grande compétitivité dans les opérations d'exportation et d'importation. Le facteur important de la transformation du commerce international a été sans nul doute la révolution dans le domaine de la communication et surtout celle du transport.

Durant cette révolution, nous allons assister à de profondes mutations ce qui va permettre une circulation rapide des marchandises. Les mouvements de fret dans ce contexte de mondialisation s'appuient sur la performance des multiples modes de transport, de leurs origines à leurs destinations.

¹⁰Est une expression anglaise utilisée en logistique et qu'on peut traduire par "roule pour entrer / roule pour sortir".

Parmi tous les modes de transport, deux (02) sont particulièrement sollicités en transport international : les modes maritime et aérien.

En effet, une part marginale revient aux modes routier et ferroviaire au sein d'un transport à portée mondiale puisque ceux-ci se veulent d'abord des modes à vocation régionale et/ou nationale. Le but est donc d'imaginer la méthode la plus rationnelle de prise de décision et l'organisation d'une opération de distribution internationale sur le marché. Il est donc apparu indispensable pour les entreprises importatrices et exportatrices d'avoir une vision globale qui intègre tous les services et composantes du processus de mise à la disposition des marchandises depuis leur lieu d'origine aux lieux de destinations finales dans un contexte de logistique commerciale internationale. Dans l'histoire, la mer fut l'un des moyens le plus ancien utilisé dans le déplacement tant pour les hommes que pour les marchandises. Le transport maritime a été le moyen de transport qui a permis de découvrir et d'explorer les continents nouveaux avec la découverte de l'Amérique et l'exploration des pôles à partir desquels se sont développés ou intensifiés de nouveaux commerces y compris le commerce d'esclaves avec l'ancien continent, comme les routes continentales l'avaient déjà fait. Avant ce mode de transport était plus axé dans le transport de personne mais aujourd'hui il s'est spécialisé dans le transport des marchandises. Actuellement, il est devenu par excellence le moyen de transport le plus accessible par son coût et assure les 2/3 des échanges mondiaux en valeur et 3/4 du tonnage. Cela s'explique essentiellement à travers les grands investissements qui ont été portés dans le développement des transports. Ces investissements se traduisent avec la présence d'infrastructures performantes qui vont donner naissance à des phénomènes tels que la conteneurisation qui est la technique d'utilisation des conteneurs qui a révolutionné le transport international moderne. A cela s'ajoute la présence de nombreux navires qui sont pour la plupart spécialisés selon la nature du fret à transporter. Nous pouvons citer comme exemple les cargos et les portes conteneurs pour le transport de marchandises, les tankers pour les hydrocarbures, les minéraliers pour les minerais ainsi que les navires frigorifiques pour les denrées périssables etc.

3.3.1 L'environnement culturel

La tradition a un poids très important dans la société sénégalaise, comme dans la plupart des pays africains. Elle est conservatrice et bien que constituant un avantage pour l'enracinement culturel, elle peut être un obstacle au développement du pays.

3.3.2 L'environnement microéconomique

Pour mener à bien sa mission, l'entreprise n'agit pas de façon isolée puisqu'elle a besoin de partenaires, des clients pour arriver à opérer à temps. Sans oublier les concurrents. Ainsi, le microenvironnement comprend donc les concurrents et les partenaires immédiats de l'entreprise. Partant de ces faits, le microenvironnement de TRANSEXPRESS regroupe notamment, les éléments suivants :

- Les Partenaires

Le premier partenaire de TRANSEXPRESS est l'administration des douanes. Par des mesures fiscales destinées à freiner le flux de marchandises, par des mesures de prohibition, par des mesures de contrôle sanitaire et phytosanitaire, elle concourt au développement national. L'ensemble des formalités, la déclaration en détail, se font dans les locaux des bureaux de douane. Il est impossible d'importer ou d'exporter une marchandise sans aval de la douane ou sans payer les droits et taxes. Le rapport entre la douane et les sociétés transitaires ou commissionnaires agréés en douane n'est pas conflictuel. Elle assure légitimement sa mission de contrôle. L'autre intervenant est la direction générale du ministère du commerce.

- La direction générale du commerce extérieur :

Tout produit non prohibé à titre absolu ou non soumis à autorisation spéciale d'importation est dit libéré. Cependant, son importation est soumise à une déclaration d'importation, appelée déclaration préalable d'importation dans l'espace UEMOA. C'est ce document que le ministère du commerce délivre aux importateurs, le commissionnaire agréé se charge de sa procuration. Il est obligatoire car il permet à l'Etat de contrôler la nature des marchandises qui sont importées. Parce qu'il y a au Sénégal, comme dans tout pays, des produits interdits d'importation. Plus récemment une loi a interdit l'importation de produits dans des sachets plastiques, ou de produits extraits de substance plastique non dégradable et non recyclable. La Déclaration d'Importation ou DI doit être obtenue avant l'arrivée de la marchandise. Le document sera joint à la déclaration en douane. Son absence pourra faire courir un risque économique et financier à l'importateur parce que cela freinera le dédouanement.

3.3.3 Les clients

La TRANSEXPRESS dispose d'un ensemble de clients qui constituent pour toutes les entreprises commerciales un facteur essentiel. Ces clients interviennent essentiellement dans l'importation du fer, avec unique client de la TRANSEXPRESS, METAL AFRIQUE. Mais ils sont aussi présent le dédouanement du Riz et des marchandises diverses en conteneurs. Les autres principaux clients de l'entreprise sont : La SOCOMAF ; EUROPE BACHES SARL STAP SARL à Thiès ; ORCA ; SOLEIL VERT à Sangalkham route de Rufisque ; SOREN...

4.1.1 Les concurrents

La concurrence est très vive dans ce secteur d'activité. Il existe des entreprises de grande taille comme tant d'autres de taille inférieure. La concurrence constitue un frein à l'épanouissement des petites entreprises. On note aussi des pratiques déloyales exercées par certaines entreprises agréées, qui baissent le coût de leur facturation pour attirer de nouveaux clients. A ce moment, elles ne respectent pas les cotations fixées par le Syndicat des Entrepreneurs de Transport et des Transitaires Agréés au Sénégal (SETTAS). D'autres entreprises lancées dans l'informel, s'adonnent aussi à cette pratique.

Par conséquent La qualité et le coût de services offerts à ses clients ainsi que le respect des délais de livraison constituent, par conséquent, de sérieux arguments pour fidéliser ses clients dans un domaine très concurrentiel. En effet, les principaux concurrents de TRANSEXPRESS sont notamment : DHL Global Forwarding, Bolloré Africa Logistics, la société MARITALIA SA, la société SNTT Logistics, SNAT, GRIMALDI SENEGAL, TRASSENE, ANTRAK, SOCATRAM, TRANSFRET, GETMA SENEGAL, ainsi que toutes les autres sociétés de transit au niveau national.

Cependant, malgré la forte concurrence qui sévit autour d'elle, elle constitue une société de choix en ce sens qu'elle a su s'implanter sur le marché national grâce à son efficacité et à la qualité de ses prestations de services dans la diversité de ses activités.

4.1.2 L'offre

La logistique, et donc les envois en général, ne peuvent pas se permettre aujourd'hui de négliger la partie bureaucratique liée principalement aux certifications générales nécessaires pour exporter les marchandises et requises aux examens de faisabilité. TRANSEXPRESS

s'occupe depuis toujours de cet aspect avec une attention particulière afin de pouvoir offrir un service complet et transparent aux propres interlocuteurs. Importation, exportation, transit, admission temporaire et transformation sous contrôle douanier sont ces outils qui permettent aux opérateurs d'atteindre, avec l'étranger, les objectifs économiques qu'offre le commerce international. En raison de l'importance des échanges à l'échelle planétaire, le transit est devenu une activité très importante dans le monde. C'est pourquoi, on note une offre très importante.

Les grandes entreprises détiennent, à elles seules, les plus grandes parts de marché. En outre pour les petites entreprises pourraient bénéficier davantage de cette offre, si elles procédaient à des regroupements.

4.1.3 La demande

Dans le secteur d'activité, la demande est plus constituée par des entreprises que par des particuliers. Sauf que ces derniers sont concentrés particulièrement dans le domaine de l'importation du riz. Celles-ci sont situées tant sur le plan national qu'à l'extérieur. Quelques fois des particuliers qui veulent que l'on dédouane leur marchandise, se présente à TRANSEXPRESS pour y effectuer la demande puisque nous sommes dans un contexte de mondialisation.

4.2.1 Présentation de TRANSEXPRESS

4.2.2 Localisation de TRANSEXPRESS

La société de TRANSEXPRESS se localise à Km 4,5 Boulevard du Centenaire de la Commune Rue No 5- B.P.2449 Service transit tél : 33 832 85 88 / 33 832 88 79 – Service Comptabilité : Tél 33 832 35 00 Fax : 33832 34 32 Service Aérien : Tél 33820 19 19 – Fax 33 820 92 64- E-mail : transexpress@arc.sn NINEA : 00726952G3-Registre du Commerce 92-B-902

4.2.3 Aperçu historique et juridique de TRANSEXPRESS

TRANSEXPRESS est une société anonyme(S.A) au capital de 700 000 000 de franc CFA. Elle a été créée en 1994 avec un crédit d'enlèvement de 60 millions franc Cfa. . Elle a été reconnue par les pouvoirs publics par l'acquisition de son agrément de commissionnaire en douane avec comme matricule 095 en douane, l'acquisition de son agrément s'est faite en échange du dépôt d'une caution de soixante millions (60 000 000) de franc CFA. Grace à cet agrément sous le numéro 902 la société a le droit d'accomplir pour autrui les formalités de douane. La société à un crédit d'enlèvement pour un montant de 500.000.000 de franc CFA valide pour l'année 2018.

Elle est l'une des sociétés de particulier de manutention plus spécialisée dans celle du riz et du fer. Mais il n'en demeure pas moins qu'elle mène d'autres activités de même nature et qui ont une certains ressemblance et/ou sont en combinaison avec son activité principale entre autre le transit, la consignment, le transport, le fret. Elle est présent dans deux secteurs de transport le maritime et l'aérien.

Pour la TRANSEXPRESS-SA, l'aventure débute en 1994 par la création de TRANSEXPRESS SARL qui avait à l'époque un crédit d'enlèvement de 60 million de FCFA. Elle ne comprenait alors que le directeur général, propriétaire de la boîte et cinq employés : Le Directeur Technique, Le Chef de Transit, Deux Passeurs de pièces qui se chargeaient des formalités au Port et enfin d'un Secrétaire comptable.

Quatre ans plus tard le crédit de la TRANSEXPRESS s'élève à 150 millions de fcfa de par sa notoriété sur le marché national. Bien plus tard encore, elle s'agrandit en créant un bureau au comptant situé au mole 2 et dont le fonctionnement est indépendant de la maison mère sauf pour les cas litigieux ainsi qu'un service fret chargé des marchandises arrivant par groupage.

Ce service n'existe plus. En 1999 la société change de statut et devient une société anonyme au capital de 150 millions de fcfa. En 2000, vu l'ampleur de ses activités, elle crée un bureau à l'aéroport Léopold Sedar Senghor. Cette cellule s'occupe de l'importation et de l'exportation des denrées périssables la plus part du temps telles que le poisson, mais aussi de tout autre envoi par voie aérien, et ceci en partenaire avec des compagnies comme Air France... Elle est une société spécialisée dans la prestation de service de consignation, de manutention, de transit, de transport, d'entreposage et de fret. Elle occupe la première place d'importation de riz denrée de première nécessité au Sénégal.

4.3.1 Structures organisationnelles de TRANSEXPRESS

La TRANSEXPRESS est un mandataire et commissionnaire responsable qui utilise les mêmes règles d'appréciation que la douane. C'est la courroie de transmission entre le trésor public, la douane et les opérateurs économiques. Il représente légalement l'importateur et l'exportateur, et défend les intérêts de ses mandants dans le respect des lois et règlements édictés en tant qu'auxiliaire des métiers de transport, à l'instar de l'avocat. Ainsi toute entreprise, de quelque forme qu'elle soit, a le souci de s'organiser pour un bon fonctionnement. C'est pourquoi l'ingénieur civil des mines français Henri FAYOL (1841-1925) affirmait que : « Organiser une entreprise, c'est la munir de tout ce qui est utile à son fonctionnement : matières, outillage, capitaux, personnel. » Dans le cadre de notre étude, qui porte sur la société TRANSEXPRESS, plus précisément sur le rôle du commissionnaire agréé en douane dans le dédouanement des marchandises importées par voie maritime de ladite société, nous avons jugé utile de présenter quelques directions et départements de la société afin de mieux appréhender sa structure organisationnelle et fonctionnelle. Elle se compose de la manière suivante :

La direction Générale

Elle est dirigée par un directeur général qui est en même temps, l'administrateur général de la société. Il est chargé de garantir le bon fonctionnement quotidien de la société et son organisation. Garant également de la rentabilité de la société, il gère les moyens d'actions mis en œuvre et définit les grands axes de développement, renforce l'image de la société afin d'élaborer la politique d'investissement. Et travail en étroite collaboration avec le service financier.

Le service financier

Il gère le paiement des dossiers et veille à ce que l'entreprise satisfasse à ses obligations financières, sociales et fiscales. Le client a la possibilité de payer soit au comptant soit au crédit. Elle est aussi chargée de préparer les règlements des dossiers au niveau du trésor. Elle s'occupe aussi entre autre le paiement des journaliers.

Le département de Transit

Le département transit est dirigé par un chef de transit qui a sous sa tutelle l'opérateur de saisie, et les agents de transit (passeur de pièces) en interne et en externe.

Le chef de Transit

Il a pour rôle de contrôler avant l'enregistrement des déclarations, l'authenticité des documents, la vérification de la note de détail. Son action a un impact important sur le déroulement des opérations de dédouanement, Le chef de transit est dans une position unique pour aider les autres fonctions à mettre en œuvre leurs stratégies.

L'opérateur de saisie

Elle est chargée après aval du chef de transit, d'enregistrer les déclarations puis procéder à leur édition. Ce poste permet d'assurer l'ouverture et la saisie des informations concernant les dossiers de transit. Ces informations sont introduites dans le système informatique douanier, afin d'imprimer la déclaration en détail. Elle effectue également le tirage des bons à enlever (BAE) validés à la douane. Elle est aussi responsable de l'archive des dossiers.

Le secrétariat

Elle est chargée de l'édition des lettres et autres demandes affrétant à la société. Elle est aussi chargée de la mise à jour du répertoire en douane.

Les passeurs de pièces

Ils ont pour rôle de déposer et suivre en douane les dossiers. Ils accompagnent également les vérificateurs en douane dans le suivi des dossiers en douane. Ce sont donc eux qui suivent la procédure des circuits douaniers. Ils évoluent entre la société commissionnaire en douane et l'administration douanière.

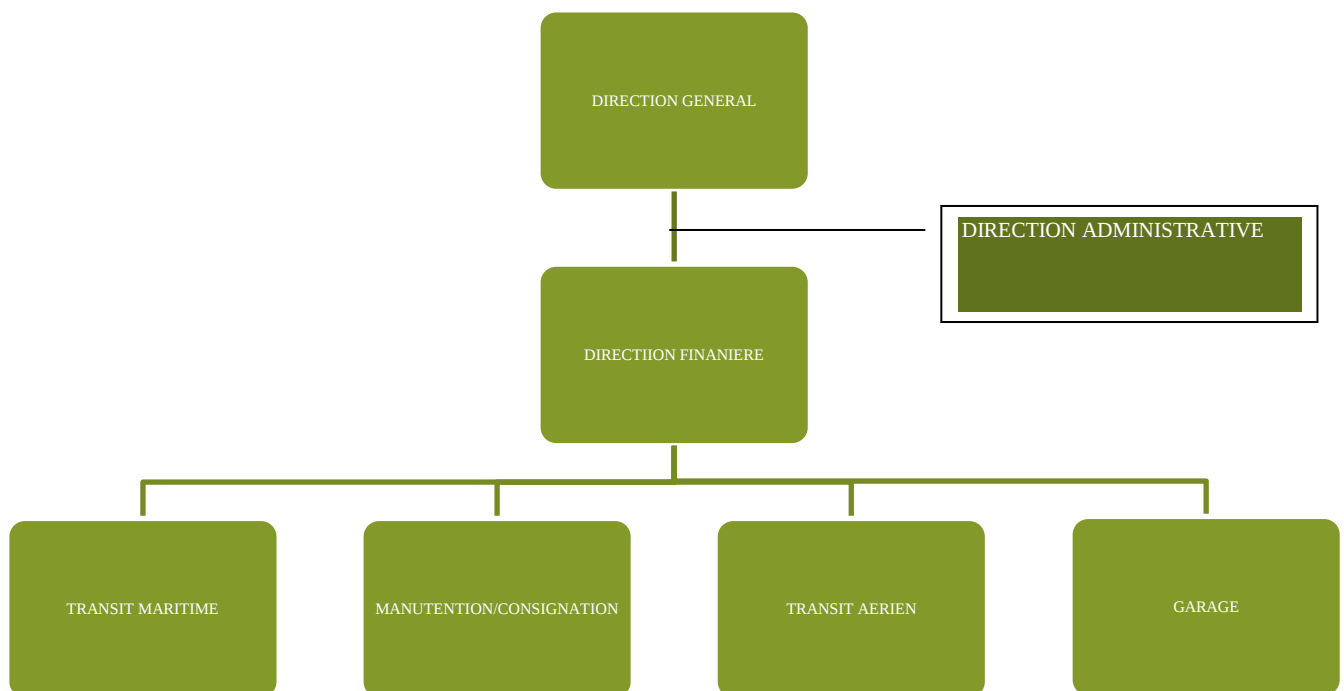
Le département commercial et marketing

Ce département est dirigé par le chef du département commercial et marketing. Il est en contact permanent avec la clientèle. Sa mission est d'étudier les tendances du marché afin d'offrir aux clients les meilleurs services tout en sauvegardant les intérêts de la société. Ce département s'occupe également de la prospection des nouveaux clients, du suivi et met en place les stratégies pour assurer leur fidélisation.

Le département de manutention

Ce département a pour rôle de gérer les opérations de chargements et de déchargements de marchandises qui doivent s'y séjourner en entrepôt en attendant leur livraison.

4.2.3 FIGURE : Organigramme de TRANSEXPRESS



Chapitre 4 : PROCESSUS DE DEDOUANEMENT DES MARCHANDISES IMPORTEES PAR VOIE MARITIME

Dans ce chapitre nous allons procéder à l'étude de la procédure du dédouanement des marchandises.

La procédure de dédouanement est l'ensemble des formalités et règles de droit destinées à placer les marchandises sous contrôle douanier en vue de les soumettre aux droits et taxes dont elles sont passibles et aux mesures de contrôle du commerce extérieur que la douane est chargée d'appliquer.

Nous allons d'abord rappeler ce que dit la loi douanière avant de décrire les différentes étapes de la procédure.

L'article 38 du Code des Douanes (CD) ¹¹ prévoit que les marchandises introduites sur le territoire douanier de la communauté doivent être conduites sans délai par la personne qui procède à cette importation, en utilisant le cas échéant la voie déterminée par l'autorité douanière et selon des modalités fixées par cette autorité.

Soit au bureau de douane désigné par l'autorité douanière ou tout autre lieu désigné ou agréé par le service.

Soit dans une zone franche, si l'importation des marchandises dans cette zone franche doit s'effectuer directement par voie maritime sans emprunter une autre partie du territoire douanier de la communauté. En application de l'article 40 du CD, les marchandises doivent être présentées en douane par la personne qui les a introduites dans le territoire douanier de la communauté ou bien par la personne qui a la charge de leur transport après cette importation.

Le rôle de TRANSEXPRESS en tant que détenteur d'un agrément en douane dans les opérations douanières, est traduit par les missions qu'il effectue chaque jour pour le compte de ses clients, à l'import ou à l'export. C'est donc l'ensemble des prestations qu'il pratique au quotidien, selon qu'il agit en représentation directe ou indirecte. Les opérations en douane effectuées par TRANSEXPRESS sont matérialisées par l'accomplissement d'un circuit douanier.

¹¹ Code des douanes

Nous n'aborderons ici que la procédure de dédouanement à l'importation, avec les deux (02) phases suivantes qui prennent en charge la marchandise depuis son entrée dans le territoire douanier jusqu'à son enlèvement :

-Les formalités préalables de dédouanement que sont la conduite en douane, la mise en douane des marchandises et la prise en charge.

-Les opérations de dédouanement proprement dit qui vont de l'établissement de la déclaration en détail à l'enlèvement des marchandises, en passant par la vérification de la déclaration et la liquidation et l'acquittement des droits et taxes.

6.1 Les préalables au dédouanement des marchandises

La dématérialisation des procédures du commerce extérieur du Sénégal a considérablement impacté les procédures de dédouanement et les formalités de dédouanement. Les formalités de dédouanement qui sont relatives au manifeste électronique. Ainsi les formalités préalables au dédouanement se font en respectant les étapes suivantes : la conduite en douane et la mise en douane.

6.1.1 La conduite en douane des marchandises

Elle consiste à acheminer les marchandises à importer ou à exporter vers le bureau de douane compétant le plus proche de la frontière douanière afin d'accomplir certaines formalités. Elle s'impose pour toute marchandise quelle que soit sa valeur, même si elle est exemptée de droits et taxes. Les dispositions légales qui réglementent la conduite en douane ont pour but de canaliser les trafics commerciaux afin que toutes les marchandises qui entrent ou qui sortent du pays soient présentées à la douane pour éviter l'exportation illicite de la marchandise et à empêcher le versement frauduleux de la marchandise sur le marché national dans le cas d'une importation. Elle varie selon les modes de transport utilisés. Par voie maritime, les marchandises transportées sont inscrites sur un document appelé "manifeste" qui est daté et signé par le capitaine du navire. Ce dernier est tenu de se présenter au service des douanes lorsque le navire pénètre dans la zone maritime du rayon des douanes.

Le manifeste nous renseigne sur la nature et le nombre de colis chargés à bord du navire, les numéros et marques de colis, la nature des marchandises contenues dans le colis, l'origine et la provenance des marchandises, l'expédition et le destinataire etc. (manifeste de cargaison). Il y a aussi des manifestes spéciaux qui nous renseignent sur les positions de bord (manifeste

de provision de bord) et des bagages appartenant à l'équipage du navire (manifeste de pacotille). Le manifeste doit être déposé dans les 24 heures qui suivent l'arrivée du navire, les dimanches et jour fériés n'étant pas comptés.

6.1.2 La mise en douane des marchandises

Les transporteurs après avoir effectués l'opération de la conduite en douane doivent effectuer celle de la mise en douane.

Dès leur introduction dans le territoire douanier, les marchandises importées sont assujetties à des formalités de prise en charge ; elles sont placées dans une enceinte sous surveillance douanière afin d'éviter qu'elles n'échappent à la surveillance du service des douanes et ne soient irrégulièrement versées sur le marché intérieur sans dédouanement.

Elle se matérialise par la présentation de la marchandise transportée et le dépôt obligatoire du document de transport (manifeste, feuille de route etc.) qui constitue la déclaration sommaire, au niveau du service des douanes.

Celle-ci permet à la douane de prendre en charge les marchandises. En transport maritime, c'est le dépôt du manifeste qui constitue la déclaration sommaire. Cette déclaration comprend les documents suivants :

-Le manifeste général de cargaison

C'est un document de transport qui est une liste de marchandises constituant le chargement sur lequel apparaît les renseignements commerciaux sur les marchandises tels que le nom de l'expéditeur et du destinataire, les marques et numéros, le nombre et la nature des emballages, la quantité et la désignation des marchandises. Il peut faire l'objet d'un dépôt physique ou électronique.

-Les manifestes spéciaux

Ils contiennent des renseignements sur les provisions de bord et des marchandises de pacotille appartenant aux membres de l'équipage.

-Le manifeste de pacotille

Quant à lui reprend la liste des bagages ou effets personnels des membres de l'équipage du navire.

-La charte-partie

C'est un document qui définit les clauses du contrat d'affrètement notamment sa nature, les caractéristiques de la cargaison, les ports de chargement et de déchargement, les délais d'immobilisation du navire dans les ports, les taux de fret applicables, etc...

-Le connaissance

Le "connaissance" (en anglais " bill of lading ") c'est l'élément qui matérialise le contrat de transport maritime. Il est établi en 4 exemplaires : un exemplaire pour le destinataire (l'original ou encore titre de propriété), un exemplaire pour le chargeur (récépissé pour servir de preuve contre l'armateur), un exemplaire pour l'armateur (preuve contre le chargeur en cas de contestation, et enfin un exemplaire pour le capitaine du navire qui est informé des conditions du contrat dont il assure l'exécution ;

Autrement dit c'est le titre qui est remis par le transporteur maritime au chargeur en reconnaissance des marchandises que son navire va transporter. Il s'agit d'un titre endossable, ce qui permet, alors que les marchandises sont en cours de voyage, d'une part, au vendeur d'en transférer la propriété à des acquéreurs et ce qui permet, d'autre part, à ces derniers, de les remettre virtuellement à un banquier pour constituer un gage destiné à garantir le remboursement du crédit qui leur a été consenti pour en faire l'acquisition.

-L'acte de nationalité

Le titre de nationalité est l'acte administratif qui confère au navire le droit de porter le pavillon d'une nation avec les avantages qui s'y rattachent. Tout navire doit avoir un acte de nationalité et être répertorié sur l'état de contrôle tenu par l'autorité maritime. Cet acte renferme les informations portant sur le nom, le tonnage, et le port d'attache du navire. Les navires étrangers sont dispensés du dépôt de l'acte de nationalité ; ils sont seulement tenus de le présenter au bureau de douane.

6.1.3 La prise en charge des marchandises

Après la conduite et la mise en douane, la prise en charge constitue la première des opérations nécessaires au service des douanes pour identifier, prendre en garde sous son contrôle, les marchandises importées, jusqu'à la fin des opérations de dédouanement. Elle revêt ainsi une importance particulière puisqu'elle permet à la douane de cerner correctement le trafic

commercial après le contrôle physique des documents (déclaration sommaire) et des marchandises importées (cargaison).

6.2.1 Les opérations de dédouanement des marchandises

Le dédouanement consiste pour TRANSEXPRESS à affecter aux marchandises un régime douanier qui prend en compte leur destination. En termes plus simples, le dédouanement à l'importation consiste, dans la plupart des cas, à acquitter les droits de douane et autre taxes afférant. Pour les produits soumis à des réglementations particulières comme les normes, les formalités sanitaires ou phytosanitaires, des contrôles peuvent être effectués sur le respect de ces réglementations.

Cependant pour l'accomplissement de cette phase, le rôle de TRANSEXPRESS se caractérise donc par les étapes que nous allons voir l'une après l'autre après l'étude et la vérification des documents présente par le client.

6.2.2 Le pré dédouanement des marchandises

6.2.3 L'ordre de transit

L'ordre de transit (OT) est un élément clé de toute opération de déclaration par lequel le client donne l'ordre à son déclarant de procéder aux formalités relatives au dédouanement.

C'est un document juridique qui est élaboré par le chef de transit de TRANSEXPRESS mais, rempli, signé, daté et déposé par l'importateur auprès de son mandataire. Il constitue un acte fondamental par lequel, l'importateur exprime son désir ou son engagement de confier au déclarant en douane, les opérations de dédouanement de ses marchandises. Ce document juridique permet à TRANSEXPRESS d'une part, d'intervenir juridiquement à l'enlèvement des marchandises après avoir accompli toutes les formalités relatives au dédouanement et d'autre part, à procéder à l'ouverture du dossier de transit.

7.1.1 L'ouverture de dossier

L'ouverture de dossier est l'acte par lequel le commissionnaire agréé en douane, recueille et enregistre les données nécessaires à partir du connaissance pour attribuer au dossier un numéro de répertoire. Celle-ci est faite par les agents du service de transit après le dépôt de l'OT (Annexe) par le client. Cette phase consiste à l'enregistrement du Régime douanier, le Nom du client, le nombre de colis, la nature de la marchandise, le nom du Navire, le numéro

du connaissement (B/I), le port d'embarquement, la date d'ouverture du dossier, le numéro du répertoire selon l'ordre chronologique des dossiers. Cet enregistrement se fait sur la base du connaissement.

7.1.2 : Le traitement et la collecte des documents

Le traitement et la collecte de ces documents sont réalisés à l'aide du système ORBUS, qui est un outil de traitement et de collecte des documents mise en place par la direction générale des douanes.

7.1.3 : Le traitement des documents

-Les documents à traiter sont :

La déclaration préalable d'importation (DPI)

Lorsque l'importateur a pris la décision d'importer une marchandise dont la valeur FOB est supérieure ou égale à un million (1 000000) de francs de CFA, ce dernier doit mandater son déclarant en douane qui doit suivre une procédure pour mettre en place le processus du Programme de vérification des Importations (PVI).

Ce déclarant, dans un premier temps, doit obtenir le formulaire disponible gratuitement au Bureau de Liaison de la COTECNA, ensuite, il procède à remplir ce formulaire de DPI manuellement en deux exemplaires originaux et enfin, le soumettre avec une copie de la facture pro-forma à ce Bureau ainsi qu'une copie de contrat de vente, s'il y a lieu. A la réception de ce formulaire, la COTECNA entreprend divers contrôles et vérification pour s'assurer que le dossier est complet et bien rédigé.

Ces contrôles permettent de vérifier si les marchandises sont soumises au PVI de COTECNA. Après ces derniers, lorsque tout est en ordre, elle attribue un numéro de référence unique (numéro séquentiel). Ce numéro est inscrit sur toutes les copies du formulaire DPI et doit être indiqué par l'importateur sur toute correspondance avec COTECNA pour tout détail relatif à l'importation.

-L'autorisation de change (AC)

C'est un document bancaire, établi par la banque de domiciliation du client lorsque la valeur de la marchandise (valeur FOB) est en devises (euro, dollar, livre, etc.).

-L'attestation de vérification (AV)

C'est un document qui contient tout le rapport émis par l'office de liaison de COTECNA et remis à l'importateur. Il est fondé sur toutes les informations figurant dans l'attestation de vérification interne émise par COTECNA plus les axes déterminées par l'office de liaison qualifié. Les douanes du port d'entrée utilisent cette attestation comme base à la vérification et à la détermination des droits de douane à l'importation et au dédouanement des marchandises dont la valeur FOB est supérieure ou égale à trois millions (3 000 000) de francs FCA ou encore lorsqu'il s'agit de conteneurs personnalisés, quelle qu'en soit la valeur, sont obligatoirement soumises au contrôle de PVI, sauf les marchandises qui sont exemptées de PVI.

-La déclaration d'importation de produit alimentaire (DIPA)

C'est un document émis par Division de la Consommation et de la Sécurité des Consommateurs. Il est obligatoire et permet aux autorités de contrôler la qualité des produits alimentaires.

-Le bordereau suivi de cargaison (BSC)

Pour toute cargaison à destination du Sénégal, pour la mise en consommation locale, le chargeur est tenu d'établir et de faire valider, par le Conseil Sénégalais des Chargeurs (COSEC), un bordereau de suivi des cargaisons.(article n°2 de l'arrêté interministériel n°04350 du 26 mai 2008, portant instauration du BSC).

Un B.S.C est à produire:

- Par conteneur
- Par B/L pour le vrac (maximum de 300T/M3 par BSC)
- Par véhicule unitaire ou n° de châssis pour les RO/RO

Le BSC est acquitté suivant la tarification en vigueur ci-dessous. Il doit être impérativement validé avant l'arrivée du navire à destination.

Tableau 2 : la tarification du BESC

			Asie
			Amérique du Sud
			Amérique du Nord
Conditionnement type de cargaison	Afrique	Europe	Océanie
Véhicule moins de 5 t	10000	15 Euro	20 Dollars
	20000	30 Euro	40 Dollars
Véhicule plus de 5t	10000	15 Euro	20 Dollars
Conteneur 20	20000	30 Euro	40 Dollars
Conteneur 40	32500 FCFA par tonnes au m ³	50 Euro par tonnes au m ³	65 Dollars par tonnes au m ³
Vrac et conventionnels (300 t maxi par BSC)			

Une **TVA** de **18%** est appliquée aux **BSC** sauf pour ceux qui sont exonérés et exemptés.

SOURCE : Conseil Sénégalais des Chargeurs (**COSEC**)

-Attestation d'importation (AI)

C'est un document bancaire établit lors des opérations d'importation de marchandises étrangères, c'est-à-dire originaires d'un pays extérieur à la zone franc sauf la France, doivent être domiciliées auprès d'une banque intermédiaire agréé, lorsque leur valeur est supérieure ou égale à dix millions (10 000 000) de francs CFA. L'obligation de domiciliation ne s'applique pas à certaines importations de nature particulière (échantillons, envois postaux non commerciaux, etc..).

7.2.1 La collecte des documents

La collecte des documents de transit se fait avec le système ORBUS après traitement, c'est un espace d'échanges entre plusieurs acteurs en ligne : les utilisateurs, les pôles publics et privés. Ainsi, au niveau de chaque service de ces pôles, les terminaux sont ouverts pour transmettre ou recevoir des documents (documents de transport, commerciaux, bancaires et administratifs). Les uns demandent et les autres fournissent des documents. Au lieu de faire du porte-à-porte pour collecter les différents documents qui viendront à l'appui de la déclaration faite dans les délais, ORBUS permet, dans un espace virtuel, au demandeur d'établir sa demande sans bouger. C'est un grand apport dans l'environnement de dédouanement, car tous les documents sont collectés et reliés à travers le système « GAINDE » par le système ORBUS. Il suffit simplement de créer un numéro de dossier ORBUS.

7.2.2. Le dédouanement proprement dit

Le dédouanement proprement dit, est une opération qui intervient après la conduite et la mise en douane et se fait en plusieurs étapes qui vont après l'enregistrement du manifeste dans le système GAINDE de l'établissement de la déclaration en détail, à l'enlèvement des marchandises en passant par la vérification de la déclaration et la liquidation et acquittement des droits et taxes.

Afin qu'une importation ou exportation franchisse les douanes, elle doit respecter la procédure de dédouanement. Cette étape permet d'obtenir la mainlevée des marchandises et met fin aux effets de leur saisie.

En définitive, la procédure de dédouanement proprement dite, est matérialisée par une obligation de lever une déclaration en détail.

7.2.3 L'établissement de la déclaration en détail

Déclarer en douane, c'est indiquer au service des douanes tous les éléments d'identification d'une marchandise en vue de faire appliquer toutes les dispositions législatives et supplémentaires relatives au régime choisi par le déclarant. Cette déclaration doit être établie (écrite) soit par le déclarant ou par une personne physique ou morale bénéficiant d'un crédit d'enlèvement, mais dans certains cas, la déclaration verbale (orale) est admise (par exemple :

le contrôle des voyageurs et des touristes). L'établissement de cette déclaration est matérialisé par la « note de détail ».

7.3.1 La note de détail

Elle peut être définie comme un document de synthèse de toutes les informations figurant sur les documents commerciaux et administratifs joints aux dossiers de dédouanement. Elle sert de brouillon au déclarant pour la confection de la déclaration en détail. Pour l'établissement de la note de détail, le déclarant doit se référer sur les documents de transport et l'attestation de vérification si les produits ont le même code SH (Système Harmonisé), c'est une attestation de même position tarifaire donc on déclare un seul article au cas contraire on a des positions différentes dans ce cas on déclare plusieurs articles. La note de détail ne doit pas dépasser onze (11) articles (positions tarifaires) et chaque article contient le poids net et le poids brut, la valeur FOB, le fret, la valeur de l'assurance locale et tout donne la valeur CAF.

7.3.2 La saisie de la déclaration en détail sur Gaiende

Avant de saisir la note de détail on doit procéder par le tracking pour voir si le navire n'a pas transborder ensuite procéder à la consultation du manifeste pour voir si le navire a été manifesté par la compagnie maritime et l'article manifesté. La rédaction de cette déclaration est faite sur des pré-formats (segments) qui constituent la déclaration informatique. Ces segments permettent au déclarant de saisir toutes les informations relatives à la note de détail sur le système, ensuite, le système procède au contrôle de recevabilité et informe le déclarant des erreurs éventuelles décelées. La saisie de ces informations se fait segment par segment et le système demande au déclarant de contrôler pour voir si y'a aucune erreur décelée avant de valider le segment saisi. Ainsi, pour chaque segment, article de la déclaration, le système détermine la valeur en douane et celui-ci procède à la validation du segment aux fins de création. La validation de tous ces segments entraîne la création de la déclaration en détail par le système et sa mémorisation. Ces segments sont au nombre de trois qui contiennent toutes les indications nécessaires à savoir:

-**Un segment Général** qui contient les données à caractère général telque : le régime, le nom et l'adresse du déclarant, le numéro et la date d'enregistrement, le numéro du document de transport et le nom.

-Un **segment article** qui contient les données propres à l'objet déclaré telque le pays d'origine, de provenance, le nombre de colis, la nomenclature douanière, le poids brut, le poids net, la valeur etc.

-Un segment récapitulatif qui contient le montant des droits et taxes éventuels à payer.

7.3.3 Enregistrement de la déclaration en détail

Après la saisie de la déclaration en détail en bonne et due forme sur le système GAINDE, le déclarant donne l'ordre au système d'enregistrer cette dernière et le système procède automatiquement au calcul des droits et taxes s'il y a lieu, affiche le montant de la liquidation ainsi que la liste des documents exigibles, à annexer à la déclaration, ensuite le déclarant accepte les résultats affichés. L'acceptation de ces résultats, vaut confirmation de la décision d'enregistrement, à partir de là, le système attribue alors un numéro d'identification à la déclaration, composé de trois éléments à savoir : l'année, le bureau de douane compétent et le numéro d'ordre sous la forme 2018 10S 76141.

8.1 Edition de la déclaration en détail

Une fois enregistrée, elle peut être éditée par le déclarant. Après son édition par le système, la déclaration en détail, avant d'être déposée au service des douanes désigné après enregistrement sur l'un des bureaux du port autonome de Dakar (10S,19S,18N,15M), doit être signée et cachetée par le chef de transit de TRANSEXPRESS et si nécessaire, cautionnée notamment dans le cas des déclarations de régimes suspensifs. En outre, au moment de son dépôt en douane, elle doit être accompagnée de tous les documents nécessaires à l'application par le bureau concerné les lois et règlements relatifs à l'opération envisagée.

8.1.1 Les caractères de la déclaration en détail

Toutes marchandises faisant l'objet d'une importation à destination du Sénégal doit faire l'objet d'une déclaration auprès de l'administration des douanes. Déclarer une marchandise c'est s'engager sous des peines de droit à donner à l'administration, de manière tacite ou écrite tous les éléments concernant la marchandise qui vont permettre à l'administration des douanes de liquider les droits et taxes. La déclaration tacite concerne souvent les effets et objets personnels transportés par les voyageurs et la déclaration écrite, qui est établie par le déclarant sur un imprimé spécial, signée et cachetée, est obligatoire à chaque fois que la valeur déclarée excède les deux cent mille (200 000) francs CFA ou elle devient :

-**Irrévocable** c'est-à-dire une établie on ne peut plus en change les termes sauf sous certaine condition bien définie par exemple une erreur sur le nombre de coli ou sur le court des devises.

-**Personnelle** c'est-à-dire qu'elle est l'œuvre de l'importateur, de l'exportateur ou de leur mandataire.

-**Règlementaire** c'est-à-dire même si la marchandise déclarée est exemptée des droits et taxes, ceci, pour des raisons de statistiques ou de contrôle de change.

-**Authentique** c'est-à-dire qu'elle peut être produite en justice comme élément de preuve.

8.1.2 Les modèles de la déclaration en détail

La déclaration en détail doit être scripturale sur un formulaire imprimé spécial selon le régime douanier choisi par l'importateur. En effet, elle est scripturale parce qu'elle permet un contrôle plus efficace des opérations de dédouanement. La forme de la déclaration est choisie par le Directeur général des douanes et signée et cachetée par le déclarant en douane. Il y'a quatre modèle de déclaration en détail :

Le modèle C Ce modèle concerne le régime de mise à la consommation ;

Le modèle S Ce modèle se rapporte aux régimes suspensifs ;

Le modèle E Il s'applique à l'exportation en simple sortie ;

Le modèle R Il couvre les réexportations, le transbordement.

8.1.3 La forme de la déclaration en détail (Annexe)

La déclaration en détail doit contenir tous les détails dans trois (3) segments :

-Le segment des données général Il contient les éléments d'ordre général telle que :

- **Le nom et l'adresse du déclarant ;**
- **Le numéro de la déclaration ;**
- **Le nom du moyen de transport ;**
- **Le régime douanier.**

-Le segment des données propre à la marchandise Il contient les éléments propre à l'Object déclaré telle que :

- L'origine et la provenance A l'importation, les droits de douane sont perçus suivant l'origine des marchandises. En effet, elle permet de déterminer : les taux de droits applicables à l'importation, les statistiques du commerce extérieur, et enfin l'application des réglementations particulières et la mise en œuvre de politiques commerciales. L'origine peut être préférentielle ou non préférentielle. L'attribution de l'origine préférentielle est justifiée par la présentation d'un certificat d'origine et l'existence d'un transport direct du pays d'origine au pays destinataire ; les transbordements et/ou entreposages sous douanes dans les pays intermédiaires sont admis.

- La nomenclature douanière La nomenclature douanière est une dénomination attribuée à chaque marchandise en fonction de ses caractéristiques propres par le tarif de douane commun, sous forme de: nomenclature de dix (10) chiffres par exemple 843210 00 00. Ces chiffres sont scindés en trois parties :

-**les six (6) premiers chiffres** représentent la position du Système Harmonisé (S.H.), système de désignation et de codification des marchandises applicable au niveau mondial qui permet d'éviter la multiplicité de codes pour un même produit. Le Système Harmonisé (S.H.) assure une classification méthodique et unique, pour les pays qui l'utilisent, des marchandises faisant l'objet d'échanges internationaux et permet la comparaison de leurs flux commerciaux. Il est utilisé par 195 pays et couvre plus de 95% du commerce mondial.

-**les deux** chiffres suivants, concernent la précision communautaire.

- **les deux derniers chiffres** indiquent la précision nationale. La détermination de l'espèce tarifaire est indispensable pour la fixation des droits de douane et du contrôle du commerce extérieur. En effet, ce numéro d'espèce tarifaire qui se trouve dans le tarif douanier permet d'avoir l'accès aux cédéroms contenant la réglementation applicable au produit concerné.

***La valeur en douane (VD)**

La valeur en douane est la valeur à déterminer en vue de l'application des droits d'entrée ad valorem. En d'autres termes, elle sert de base de taxation, c'est à dire de base ou d'assiette sur laquelle sont calculés les droits de douane.

VD = FOB + FRET + ASSURANCE LOCALE

La théorie de la valeur en douane poursuit trois objectifs principaux :

- **Un but fiscal** par la détermination de la perception exacte des droits de douane, par la recherche de l'équité fiscale, par le contrôle des flux de devises.

Un but économique par la promotion du commerce international et partant de la protection de la production nationale en supprimant les disparités des prix entre les marchandises produites localement et celles importées à un prix moindre (application de prix de référence ou de valeurs minimales) et en luttant contre le dumping ou toute pratique commerciale illicite susceptible de mettre en danger le tissu industriel national.

- **Un but statistique**, par le calcul de la valeur statistique, donnée essentielle à l'établissement de la balance commerciale dégageant notamment les données en valeur et en volume des échanges commerciaux.

-Le poids brut et le poids net

Le segment des données comptable Il contient le montant des droits et taxe éventuels à payer à savoir :

- **Le pré liquidation des droits et taxes ;**
- **La codification des droits et taxes ;**
- **Le numéro d'article de liquidation ;**
- **La quotité des droits et taxes applicable.**

8.2.1 La constitution du dossier

La déclaration en douane des marchandises importées par voie maritime nécessite non seulement la saisie de la déclaration en détail, mais aussi l'établissement d'autres documents. Ces documents sont annexes à la déclaration en détail en fonction de la valeur, de la nature et de l'espèce de la marchandise. Ils sont entre autres :

-**La facture définitive** toujours exigée et destinée au contrôle de la valeur en douane des marchandises et des renseignements financiers ;

- le certificat d'origine** : atteste l'origine ou la provenance de la marchandise importée;
- le connaissement maritime**, permet d'avérer les conditions de transport (port payé ou port dû) ;
- la liste de colisage** : permet à la douane de faire la vérification des marchandises Importées ;
- le bordereau électronique de suivi de cargaison**, qui est une obligation pour toutes les importations par voie maritime à destination du Sénégal ;
- Déclaration Préalable d'Importation** ;
- l'Attestation de Vérification** ;
- l'Autorisation et l'Attestation d'Importation** ;
- la note de détail** ;
- le titre d'exonération** ;
- le certificat d'assurance**.
- La déclaration d'importation des produits alimentaires** : qui atteste la qualité et la sécurité de ces produits alimentaires importés au Sénégal ;
- le certificat phytosanitaire** : pour l'importation de produits végétaux ou de règne végétal ;
- le certificat sanitaire** : pour l'importation des anneaux ou de produits du règne animale;
- le certificat de fumigation** : concerne les marchandises de friperie, l'arachide, etc.

8.2.2 Contrôle de la déclaration en détail

Après avoir procédé à la constitution du dossier afférent à la marchandise objet de la déclaration en douane, vient ainsi l'étape de suivre le circuit douanier qui peut être électronique ou physique. L'objectif est de vérifier la cohérence des éléments déclarés par rapport à la marchandise présentée, et de s'assurer de la conformité de la déclaration avec les obligations réglementaires dans les différents bureaux de la douane jusqu'à l'obtention du bon à enlever. Ce contrôle porte sur le contrôle de forme et de fond :

- le control de forme** sur la recevabilité, l'enregistrement et l'affirmant.

***la recevabilité** est toute déclaration régulière à la forme et à laquelle sont joint les documents requis.

***l'enregistrement**, une fois enregistré les droits et taxes commencent à courir et la déclaration devient irrévocable.

***l'affirmant** c'est la comparaison du manifeste et de la déclaration dans section navigation il consiste à comparer la qualité de marchandise déclarée par rapport au stock consigné dans le manifeste.

-le contrôle de fond porte sur les éléments qualitatifs et des éléments quantitatifs :

***les éléments qualitatifs** sont l'espèce tarifaire, l'origine et la provenance.

***les éléments quantitatifs** sont la valeur, le poids et le nombre de colis.

L'espèce tarifaire d'un produit est la désignation qui est attribué par le tarif de douane. L'origine c'est le lieu géographique ou le produit a été récolté, extrait du sous sol ou fabriqué. La provenance, le pays de provenance d'un produit est celui d'où il a été expédié directement vers le territoire national c'est à dire le pays d'où il a eu lieu la dernière interruption du produit.

8.2.3 Le circuit électronique de la déclaration en détail

Il consiste à scanner tous les documents présentés et collectés par le commissionnaire et les envoyés à la douane par le biais du système ORBUS. En outre le scanne de ces documents va constituer le dossier électronique qui va être transférés au bureau des douanes compétent. Avant envoi, on attache au dossier électronique le numéro de la déclaration, c'est-à-dire, l'année, le bureau et le numéro d'ordre de la déclaration pour pouvoir imprimer la copie appelée dématérialisation. Le dossier électronique ainsi traité par le déclarant est envoyé au niveau de la section du bureau compétent pour effectuer un contrôle de forme sur le système GAINDE, ensuite après ce contrôle, le chef de section transfère celui-ci au niveau de la visite pour la vérification de fond dudit dossier. Après avoir vérifié, il envoie le dossier à l'inspecteur des douanes, chef du bureau. L'inspecteur des douanes à son tour, étudie le dossier en amont et en aval, c'est-à-dire, un traitement approfondi de la régularité ou non du dossier électronique, car ayant le dernier mot. Si le dossier électronique a été bien traité par le déclarant et que les documents obligatoires sont joints et en cours de validité, l'inspecteur

peut demander la visite de toute ou partie des marchandises ou valide le Bon-à-Enlever électroniquement.

8.3.1 Le circuit physique de la déclaration en détail

C'est le passage de tous les documents aux différents bureaux de douane après son édition. 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 :

8.3.2 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.

8.3.3 La recevabilité

Il est effectué par la section recevabilité, seule habilitée à accomplir cette tâche. Le contrôle effectué dans ce bureau des douanes consiste à vérifier la forme d'établissement de la déclaration en détail. C'est-à-dire, voir si elle a été saisie selon les normes en vigueur, si toutes les cases sont remplies correctement. De plus, le contrôleur vérifie la validité de tous les documents annexes à la déclaration en détail. S'il n'y a aucune anomalie, tous les documents sont visés avec un cachet comportant la lettre « R », et on dit que le dossier est admis ou agréé en douane.

9.1 .1 Le bureau du chef de section et des écritures

Son rôle est de contrôler tout ce qui est écriture. C'est-à-dire le fond de la déclaration. Le contrôle porte sur la valeur, le poids et le nombre de colis. Il peut porter aussi sur l'espèce tarifaire, l'origine ou la provenance. Le vérificateur, après réception du dossier, doit premièrement, procéder à la vérification électronique du dossier à l'aide du système GAINDE, pour s'assurer que les documents annexés à la déclaration ont été rattachés. 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.

9.1.2 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 qu'il juge douteuses et même celles qui ne le sont pas. 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 soit « circuit rouge, orange ou circuit jaune », ce dernier doit respecter ces mentions avant de libérer le bon à enlever.

En effet, le circuit rouge et le circuit jaune exigent au bureau de douane concerné, de déléguer un agent qui effectuera une visite physique à quai pour le premier cas, et une visite à domicile pour le second, des marchandises importées, alors que le circuit orange impose au déclarant de passer le conteneur sous scanner et enfin le circuit jaune exige à l'inspecteur des douanes de déléguer un agent pour effectuer la visite à domicile des marchandises déclarées. A la fin de la visite, le certificat de visite est délivré par l'agent qui a procédé à la vérification ou par la COTECNA (pour le conteneur sous scanner), ensuite ce dernier est transmis au chef de section ou à l'inspecteur. Si sur le certificat de visite est mentionné « no suspect », il libère le bon à enlever automatiquement dans la plateforme, dans le cas échéant, le déclarant ou l'importateur doit répondre aux inexactitudes constatées.

9.1.3 La distribution

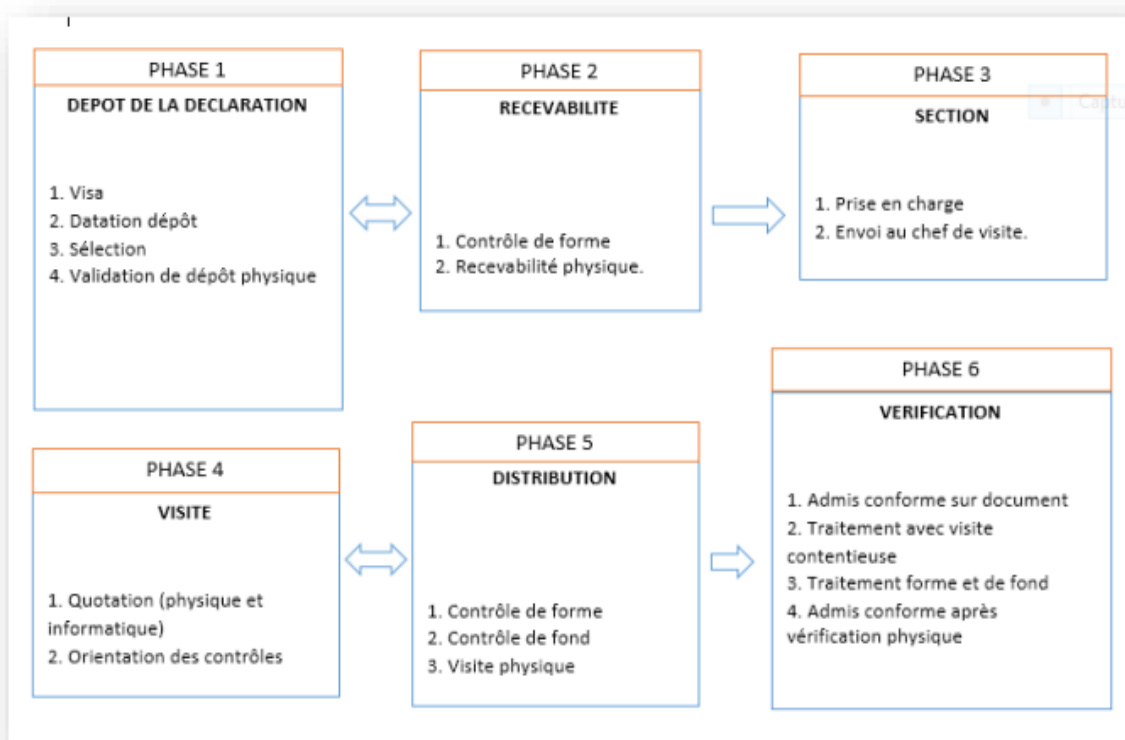
Son rôle consiste à enregistrer les différents dossiers que chaque inspecteur devra traiter. C'est à ce niveau que l'inspecteur traitant (vérificateur) prend possession des dossiers qu'il doit traiter.

9.2.1 L'inspecteur vérificateur ou traitant

L'inspecteur effectue une vérification intégrale en veillant sur les quantités, le poids, la conformité de la liquidation des droits et taxes. Il mettra surtout l'accent sur la valeur, la qualification tarifaire. Il peut aussi faire la visite lui-même dans le cas où il a des doutes, pour vérifier si l'espèce et les quantités mentionnées sont conformes, ou il demande un échantillon. Ainsi, c'est à nous de faire la visite et apporter un échantillon. Si la visite est terminée on

procède à l'emballage des colis. Si l'inspecteur voit que tout est en règle, un Bon A Enlever (BAE) est délivré pour chaque déclaration, avec un bulletin de liquidation.

FIGURE 3 : SCHEMAT DU CIRCUIT DOUANIER



SOURCE : douane sénégalaise

Observations :

1. Légende : les flèches cherchent à montrer le sens du circuit d'information ou de documents;
2. Le chef des sections sélectionne les déclarations soumises à un calcul élevé du risque de fraude (SIAR) Système Informatisé d'Analyse du Risque ;
3. Les déclarations doivent après traitement, être envoyées au Service chargé des contrôles après dédouanement.

Commentaire : Le circuit ci-dessus sert à montrer de façon schématique le circuit douanier que nous avons développé un peu plus haut afin de montrer les différentes étapes.

9.2.2 La liquidation des droits et taxes

Liquider une taxe consiste à calculer le montant des droits et taxes dus par le déclarant. La liquidation s'effectue à partir des taxes qui doivent être payées selon la position tarifaire de la marchandise. La base taxable lors de la liquidation est la valeur en douane, donc c'est à partir de cette valeur qu'on procède aux différents calculs. La valeur en douane est constituée par :

- **VD = (Valeur FOB + Fret)**

Si la personne physique ou morale n'est pas titulaire d'une carte import-export et n'assure pas ses marchandises.

- **VD = (Valeur FOB + Assurance locale + Fret)**

Si l'importateur est titulaire ou non d'une carte import-export, mais assure quand même ses marchandises. Les taxes exigibles lors de la liquidation sont :

- **Les droits de porte**

- **Le droit de douane (DD)**

Le droit de douane frappe les produits selon leur origine et la catégorie à laquelle ils appartiennent : cf. tableau

Tableau 3 : Classement des droits de douanes

Catégorie DD	Taux	Désignation
0	DD0)0%	Biens sociaux essentiels Produits destinés à la santé (médicaments, moustiquaires imprégnées), produits culturels et certaines céréales (mil, sorgho, maïs), etc.
1	(DD1)5%	Produits de première nécessité, matières premières de base, biens d'équipement, intrants spécifiques Biens entrant dans la fabrication d'autres biens pour faciliter la production des produits finis (engrais, matériel agricole)
2	(DD2)10%	Intrants et produits intermédiaires Produits un peu plus élaborés que les produits de la deuxième bande, mais n'étant pas fabriqués en quantité suffisante dans la région et non susceptibles d'y être fabriqués à court terme
3	(DD3)20%	Biens de consommation finale Produits finis ayant atteint le stade ultime de transformation
4	(DD4)35%	Biens spécifiques pour le développement économique Produits sensibles en raison de leur caractère stratégique pour le développement de la région (critères : vulnérabilité du produit, intégration régionale, promotion du secteur et fort potentiel de production)

SOURCE : Direction des douanes

DD = valeur en douane * taux

- La Redevance statistique (RS)

Elle est applicable à tous les produits importés des pays tiers et mise à la consommation, y compris ceux exonérés du droit de douane, à l'exception des biens importés au titre des franchises diplomatiques et de ceux acquis dans le cadre de financements accordés par des partenaires étrangers sous réserve d'une clause exonératoire expresse au taux unique de 1%

RS = valeur en douane * 1%

• Les taxes intérieures

- La taxe sur la valeur ajoutée (TVA)

La taxe sur la valeur ajoutée (TVA) est un impôt indirect général de 18% Applicable aux produits importés et mis à la consommation.

- La base de taxation est constituée par la valeur en douane majorée des droits et taxes liquidés par la Douane, à l'exclusion de la TVA elle-même.
- C'est donc la Valeur en douane majorée des droits de douane, de la Redevance statistique et des taxes intérieures éventuelles et des surtaxes.
- ❖ Les exonérations de TVA portent sur :
 - Les poissons, viandes et abats, plantes, légumes, fruits, céréales, etc.
 - Les médicaments et produits pharmaceutiques ;
 - Les matériels et équipements médicaux ;
 - Les engrais, semences, les livres,
 - Certaines substances chimiques, etc.

La liste exhaustive des produits exonérés de TVA figure dans le Code général des Impôts.

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%.

TVA = (VD + DD + RS)* 18%

- L'acompte sur le bénéfice industriel et commercial (BIC)

L'acompte BIC comme son nom l'indique est une modalité de recouvrement de l'impôt sur le revenu (IR) notamment des commerçants a auteur de 3 % fixe. Il est pris en compte dans la détermination de l'IR et fait l'objet de remboursement lorsque le montant versé est supérieur à l'impôt finalement dû. L'acompte BIC ne peut en aucun cas, être la source d'une quelconque hausse de denrées et produits importés. Parmi les objectifs de cet acompte figurent la volonté d'aider à la formalisation des commerçants et d'élargir l'assiette fiscale. Instaurer un prélèvement à l'importation permet d'appréhender les commerçants importateurs qui ne déclarent pas leurs bénéfices et ne s'acquittent pas de leurs obligations fiscales. En ne s'acquittant pas de ces obligations, ils créent une distorsion aux règles de la concurrence.

$$\text{BIC} = (\text{VD} + \text{DD} + \text{RS}) * 3\%$$

- Les autres TI (Taxe sur la consommation, taxe spécifique ou droit d'accises)

Elles sont perçues sur les produits suivant : alcool, boisson alcooliser, boisson gazeuse, café, thé, corps gras alimentaire, tabac, noix de cola, et certain produit cosmétique.

Depuis 1987 ces taxes sont devenues ad valorem. Taux divers variant suivant le produit. Rappelons qu'elle a été supprimée depuis 2007.

$$\text{TI} = (\text{VD} + \text{DD} + \text{RS}) * \text{taux}$$

Le taux varie suivant le produit.

- La taxe additionnelle (TA)

C'est une taxe spécifique sur les boissons alcoolise.

Le tarif applicable est de : Huit cent (800) franc CFA/ litre ou par bouteille Trois milles (3000) franc CFA/ litre ou par bouteille

- Le droit d'enregistrement (DE) Il est applicable au véhicule mise à la consommation :

1% Véhicule neuf 3% Véhicule usagé ou d'occasion

$$\text{DE} = (\text{VD} + \text{DD} + \text{RS}) * \text{taux}$$

Lorsque la puissance fiscale du véhicule est supérieure ou égale à treize (13) chevaux, des droits d'accises au taux de 10% sont appliqués.

• Les prélèvements

- Le COSEC Il est perçu sur toutes les marchandises importées par voie maritime au taux de 0,4%. $\text{COSEC} = \text{VD} \times 0,4\%$

- Le prélèvement communautaire de la solidarité (PCS) Il est perçu sur toutes les marchandises importées des pays tiers l'UEMOA et mise à la consommation au taux unique de 0,8 %.

$$\text{PCS} = \text{VD} \times 0,8\%$$

- Le prélèvement communautaire de la CEDEAO (PCC) Il est perçu sur toutes les marchandises importées des pays tiers à la CEDEAO et mise à la consommation aux taux unique de 0,5%

$$\text{PCC} = \text{VD} \times 0,5\%$$

- La taxe parafiscale sur le tissu (TPF) Elle frappe tous les tissus importe sur le territoire douanier a l'exception des écrus au taux unique de 1%.

$$\text{TPF} = \text{VD} \times 1\%$$

- Le prélèvement du fonds pastoral (PFP) Ce prélèvement est effectué sur toute mise à la consommation de viande Tarif applicable Viande porcine 50 FCFA/Kilo Net Autres 100 FCFA/Kilo Net

Tableau 4 : Récapitulatif des prélèvements (ou taxes parafiscales)

Taxes	Nature de la Taxe	Déductions et exemptions	Taux
Conseil Sénégalais des Chargeurs (COSEC)	Il est applicable aux marchandises importées par voie maritime.	Certaines marchandises en sont exonérées, comme par exemple : -les dons et aides destinés à l'Etat ; -les médicaments, -les produits importés par	Le taux est fixé à 0.4%

		les services de la santé et destinés à la lutte contre les grandes endémies ; -les produits et matériels spécifiques à la lutte antiacridienne.	
Taxe Parafiscale sur les tissus (TPF)	Elle est applicable aux tissus non écrus		Son taux est de 1 %
Prélèvement Fonds pastoral (PFP)	Il est applicable à certains animaux et à leurs produits.		-100 F/KN pour les viandes de bovin, d'ovin et de volailles ; -50 F/KN pour la viande de porc.
Prélèvement Communautaire Solidarité (PCS)	Il s'applique aux marchandises importées des pays tiers et mises à la consommation. Sont <u>exclus</u> de ce prélèvement : les produits originaires de l'Union ; les produits fabriqués ou obtenus dans un Etat membre et ne remplissant pas les conditions d'origine de l'UEMOA ; les produits originaires des pays tiers et nationalisés par leur mise à la consommation dans un Etat membre et	Sont exonérés <u>exonérées</u> du PCS : -les aides, dons et subventions destinés à l'Etat ou aux œuvres de bienfaisance ; -les marchandises en transit ; -les biens acquis dans le cadre de financements accordés par des partenaires étrangers sous réserve d'une clause expresse exonératoire de tout prélèvement fiscal ou parafiscal ; -les produits pétroliers ; -les biens bénéficiant de franchises diplomatiques ; -les marchandises déclarées pour l'entrepôt de stockage ; -les marchandises originaires d'un Etat membre et de retour en l'état ; -es	Le taux est fixé à 0,8%

	réexportés dans un autre Etat membre.	marchandises ayant déjà acquitté le PCS sous un régime antérieur ;	
Prélèvement Communautaire CEDEAO (PCC)	Il s'applique aux marchandises importées des pays tiers et mises à la consommation. Sont exclus du PCC : les produits originaires de la CEDEAO ; les produits fabriqués ou obtenus dans un Etat membre de la CEDEAO et ne remplissant pas les conditions d'origine de la CEDEAO ; les produits originaires des pays tiers et nationalisés par leur mise à la consommation dans un Etat membre et réexportés dans un autre Etat membre.	Les cas d'exonération du PCC sont les mêmes que celles relatives au PCS, à l'exception des produits pétroliers. Toutefois, le Sénégal ne soumet pas pour le moment les produits pétroliers au PCC.	Le taux est de 0.5%

• Les mécanismes de protection

• La Taxe Conjoncturelle à l'Importation

La taxe TCI 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. Prix fixé par la Commission de l'UEMOA et ajusté, en principe, tous les six (06) mois.

Lorsque la TCI est appliquée alors tous les droits et taxes, perçus au titre du TEC sont assis sur la valeur déterminée à partir du prix de déclenchement (l'assiette n'est plus la valeur CAF mais plutôt le prix de déclenchement). C'est un mécanisme communautaire d'application nationale. Le taux de la TCI est fixé à 10 % de la valeur déterminée à partir du prix de déclenchement.

TCI = valeur de référence (VR)*10%

- La péréquation sur le sucre

La TCI s'applique au sucre par la péréquation.

- La surtaxe (STX)

Elle frappe les produits comme :

Le mil et le sorgho au taux de 10% Oignons, pomme de terre, banane, riz, cigarette au taux de 20% **STX = VD*taux**

- **La Taxe Dégressive de Protection (TDP)**

La Taxe Dégressive de Protection est un mécanisme de protection complémentaire prévu pour compenser, de façon temporaire une baisse importante de protection tarifaire liée à la mise en place du Tarif Extérieur Commun. Elle est transitoire, dégressive et destinée à permettre aux branches d'activités fortement affectées, de se restructurer afin de s'adapter à l'intensification de la concurrence des importations induites par le désarmement tarifaire externe.

9.2.3 Le paiement des droits et taxes

Aux termes du code des douanes, “Les droits, taxes, redevances et recettes diverses ainsi que les pénalités et autres sanctions pécuniaires sont liquidés par le service des douanes et recouvrés par les comptables directs du Trésor¹² ”. Les marchandises prises en charge par l'administration des douanes constituent pour celle-ci, une sûreté réelle c'est-à-dire, le gage des droits et taxes exigibles. Le redevable ne peut se soustraire au paiement de ses droits et taxes qu'en produisant au titre de franchise ou en faisant abandon de ses marchandises au profit de l'administration.

¹²Code des douanes, section I, liquidation des droits et taxes, article 135

En principe, les droits et taxes liquidés par la douane sont payables au comptant. Toutefois, pour répondre aux exigences du commerce moderne, la loi douanière atténue ce principe de paiement au comptant en y apportant des aménagements. C'est ainsi que le redevable peut être autorisé, sous certaines conditions, à utiliser la procédure de crédit d'enlèvements ou crédit des droits et taxes.

9.3.1 Le paiement au comptant

La procédure de paiement au comptant subordonne la main levée de la sujétion douanière qui pèse sur les marchandises à la présentation au service des douanes par le redevable, d'une quittance justifiant le paiement des droits et taxes exigibles.

Le code des douanes indique que "Les droits et taxes liquidés par le service des douanes sont payables au comptant.

Les agents chargés de la perception des droits et taxes sont tenus d'en donner quittance ¹³ ". Lorsque la localisation où siège le bureau ou poste de dédouanement n'est pas dotée d'une perception, le paiement s'effectue au dit bureau ou poste de douane. Le règlement des droits et taxes peut se faire soit en espèce, soit par chèque ou ordre de virement. Le chèque émis par les particuliers doit, sous peine d'engager la responsabilité personnelle du receveur, être préalablement visé par la banque paiement des droits et taxes et sont vendues par la douane dans les mêmes conditions que les marchandises abandonnées par transaction. Le principe de paiement au comptant connaît une autre modalité pratique d'application qu'est la consignation. Le code des douanes indique : "Les marchandises conduites dans les bureaux de douane ou dans les lieux désignés par le service des douanes ne peuvent y être enlevées, sans l'autorisation du service ou sans que les droits et taxes aient été préalablement payés, consignés ou garantis ¹⁴ ". La consignation consiste pour le redevable, à déposer auprès du service, une somme pouvant couvrir le paiement des droits et taxes exigibles. Le régisseur des douanes délivre au redevable une quittance de consignation revêtue de la mention "consignation des droits" et portant l'indication claire du délai de consignation souscrit sur la déclaration de douane. Le redevable peut alors procéder à l'enlèvement de sa marchandise. Le montant consigné par le régisseur est inscrit au livre journal de caisse et ne doit être intégré

¹³ Code des douanes, section II, paiement au comptant, article 137

¹⁴ Code des douanes, section I, règle générales, article 142

dans les recettes ordinaires que si, par suite de non-respect des engagements souscrit par le redevable, la somme consignée est affectée au paiement des droits et taxes.

Le délai de conservation provisoire de la somme consignée par le régisseur des douanes est d'un mois (1) mois à compter de la date de la consignation ; au-delà de ce délai, la somme consignée est obligatoirement reversée au comptable du trésor de rattachement pour être imputée à un compte d'imputation provisoire. Lorsque le redevable a normalement respecté les engagements souscrits, la somme consignée doit lui être restituée. Si cette somme se trouve encore entre les mains du régisseur des douanes, la déconsignation est faite au vu de la quittance qui avait été délivrée lors de la consignation et qui sera annexée au registre comptable du régisseur : cette déconsignation est effectuée soit par un chèque d'égal montant si le régisseur dispose d'un compte bancaire, soit en espèce après acquit dûment signé par le bénéficiaire sur le registre comptable, précédé de la mention de sa pièce d'identité. Si au moment de la régularisation, la somme consignée était déjà versée au comptable de rattachement, le régisseur établit une décision main levée adressée au dit comptable avec toutes les mentions utiles, notamment, celles relatives aux références du bordereau de déversement. La restitution pour la région de Dakar, est effectuée par le Receveur Général du Trésor (RGT), après visa, par le Percepteur de Dakar Port (PDP), de la décision de main levée et pour les autres régions, par le comptable du trésor de rattachement du régisseur émetteur de la décision de main levée.

9.3.2 Le crédit et droits et taxes

Le redevable peut être admis à présenter au trésor les obligations dûment cautionnées à quatre (4) mois d'échéance pour le paiement des droits et taxes liquidés par le service des douanes. Le crédit des droits constitue ainsi un véritable crédit de paiement. Le délai de quatre (4) mois commence à courir à la date d'établissement de la quittance des droits, toutefois, si le bénéficiaire du crédit des droits et taxes est titulaire d'un crédit d'enlèvement, les obligations présentées prennent date au jour de leur souscription, c'est-à-dire, avant l'expiration du délai accordé pour le crédit d'enlèvement. Les obligations ne sont pas admises lorsque la somme à payer après chaque décompte est inférieure à 1 000 000 franc CFA de la valeur CAF. Elles donnent lieu à un intérêt de crédit de quatre pour cent (4%) et en cas de non paiement à l'échéance, à un intérêt de retard dont les taux sont fixés par arrêt du Ministre chargé des Finances. Les traites doivent comprendre, indépendamment des droits et taxes, le montant de l'intérêt de crédit. Une remise spéciale dont le taux et les modalités d'allocation sont

déterminés par arrêté du Ministre chargé des finances est attachée à l'intérêt du crédit. Elle est actuellement de un pour cent (1%) et ne peut se cumuler avec la remise prévue pour le crédit d'enlèvement. En réalité, le crédit des droits et taxes est un véritable mode de paiement ; l'enlèvement des marchandises n'est autorisé par le service des douanes que si le redevable apporte la justification d'avoir souscrit aux obligations cautionnées garantissant la créance du Trésor Public.

9.3.3 Le crédit d'enlèvement

Alors que le crédit des droits et taxes vise essentiellement à procurer au redevable, une facilité de paiement, le crédit d'enlèvement a pour but de permettre, l'enlèvement des marchandises dès après les opérations de vérification, sans qu'il y ait acquittement effectif des droits et taxes exigibles. Le code des douanes indique en effet que "les redevables peuvent être admis à enlever leurs marchandises au fur et à mesure des vérifications et avant liquidation et paiement des droits moyennant le dépôt entre les mains du Trésor Général d'une soumission cautionnée, renouvelable chaque année¹⁵". Le crédit d'enlèvement garantit le paiement des droits et taxes exigibles ainsi que d'une remise de un pour mille du montant de ces derniers. Au terme du paragraphe deux (2) du code des douanes, "Le délai accordé aux déclarants pour se libérer des droits et taxes afférents aux marchandises à enlever aussitôt après vérification est fixé à quinze (15) jours après délivrance du bon à enlever. La liquidation des droits et taxes doit figurer sur toutes les déclarations¹⁶". Le crédit d'enlèvement, contrairement au crédit des droits et taxes ne constitue donc pas un mode de paiement. Le redevable ne fait que s'engager, conjointement et solidairement avec une caution à payer les sommes dues dans un délai légal. Pour pouvoir bénéficier d'un crédit d'enlèvement, le redevable doit présenter une solvabilité notoire au Trésor Général, par une soumission annuelle par laquelle il s'engage avec une ou plusieurs cautions. Le crédit d'enlèvement apparaît ainsi comme une mesure d'assouplissement du principe général qui veut que le paiement des droits et taxes exigibles précède l'enlèvement des marchandises. C'est par souci d'accélérer les opérations de dédouanement et pour éviter l'entassement des colis dans les magasins sous douane, que la loi Douanière autorise sous certaines conditions de garantie, l'enlèvement des marchandises dès

¹⁵ Code des douanes, section II, crédit d'enlèvement, article 143, alinéa 1

¹⁶ Code des douanes, section II, crédit d'enlèvement, article 143, alinéa 3

La fin des opérations de vérification, sans attendre l'effectivité de l'acquittement des droits et taxes dont elles constituent le gage.

En définitive, le recouvrement des droits et taxes ainsi que des pénalités de retard de paiement est assuré par les comptables du Trésor.

Les amendes, confiscations des produits de ventes sont, quant à elles, recouvrées par les régisseurs désignés parmi les agents des douanes sous la responsabilité des comptables du Trésor. Chaque régisseur a un comptable de rattachement auquel il verse ses recettes et qui est habilité à procéder aux vérifications comptables nécessaires. Les régisseurs de la région de Dakar sont rattachés aux percepteurs de Dakar Port.

10.1.1 L'enlèvement des marchandises

L'enlèvement est l'étape qui précède la livraison au client, après l'obtention préalable du bon à enlever. La procédure d'enlèvement des marchandises se caractérise par l'ensemble des démarches effectuées par TRANSEXPRESS afin d'être en possession de la marchandise et de pouvoir la livrer à son propriétaire.

La réussite de l'enlèvement nécessite l'obtention de plusieurs documents comme :

Le bordereau de livraison frappe d'une taxe au profit de la douane pour le travail supplémentaire commercial effectuée, est délivré par le manutentionnaire ;

*Le bon de douane délivré par la brigade des douanes, et qui permet de payer les frais d'embarquement, les frais de débarquement (les taxes portuaires, imprime avant arrivée) ;

*Le bon à délivrer (BAD), remis par le manutentionnaire sur présentation du reçu des frais de débarquement acquittés ainsi que le bon à enlever.

Avec tous ces documents, l'enlèvement peut être effectué au niveau de la compagnie de consignation. Mais l'ensemble des marchandises ayant fait l'objet de magasinage ne peut être délivré sans que ces frais ne soient au préalable réglés, le déclarant en douane de TRANSEXPRESS obtient un visa pour avoir accès au magasin où a été consignée la marchandise. Une fois à l'intérieur du magasin, l'agent de TRANSEXPRESS fait la reconnaissance des colis, et les contrôleurs douaniers apposent la mention « vu et enlever » sur le reçu des frais de magasinage, pour attester que la marchandise appartient effectivement

a un client de TRANSEXPRESS. Des lors, que l'enlèvement est effectif, le déclarant prend possession de la marchandise et la remet à son mandant.

Chapitre IV : PRESENTATION, ANALYSE DES RESULTATS ET VERIFICATION DES HYPOTHESES

Dans ce chapitre, il s'agira pour nous de présenter et d'analyser les résultats pour ensuite les confronter aux hypothèses que nous avons émises dans notre cadre théorique.

1. Présentation et analyse des résultats

Nous avons élaboré et administré des questionnaires à un échantillon composé des agents de la TRANSEXPRESS et à des transitaires exerçant dans d'autres sociétés de transit.

Au départ nous avons ciblé 15 agents mais seuls 12 agents ont favorablement répondu soit un taux de retour de 67%. Les principaux résultats obtenus sont :

1.1.1 La lourdeur de la procédure de dédouanement (H 1)

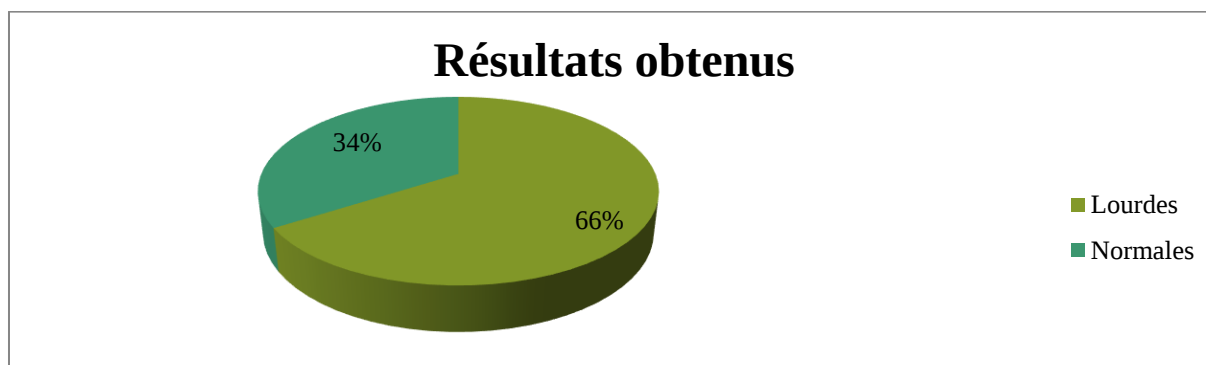
Une bonne maîtrise des procédures de dédouanement améliore la compétitivité et la performance de l'entreprise.

En effet, à la première question de savoir comment trouvez-vous la procédure de dédouanement, les réponses sont les suivantes :

Tableau :

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
Lourde	08	66%
Normale	04	34%
Total	12	100%

Représentation graphique :



SOURCE : Nous même (enquête 2018)

Commentaire des résultats : Huit (08) agents sur douze (12), soit 66% considèrent que la procédure de dédouanement est assez lourde due à plusieurs démarches à suivre et différents documents à retirer, fournir et à présenter à la douane contre quatre (4) soit 34% qui la trouvent assez normale.

Analyse : Il ressort de ces résultats qu'il est important que la douane mette en place un système de dédouanement plus rapide en œuvrant pour la dématérialisation. Il faut donc renforcer ORBUS en connectant davantage les sociétés intervenant dans le dédouanement. Les retards de livraison des marchandises aux ayants droit s'expliquent donc par la difficulté à collecter les nombreux documents indispensables au dédouanement.

1.1.2 Le système de dédouanement informatisé GAINDE

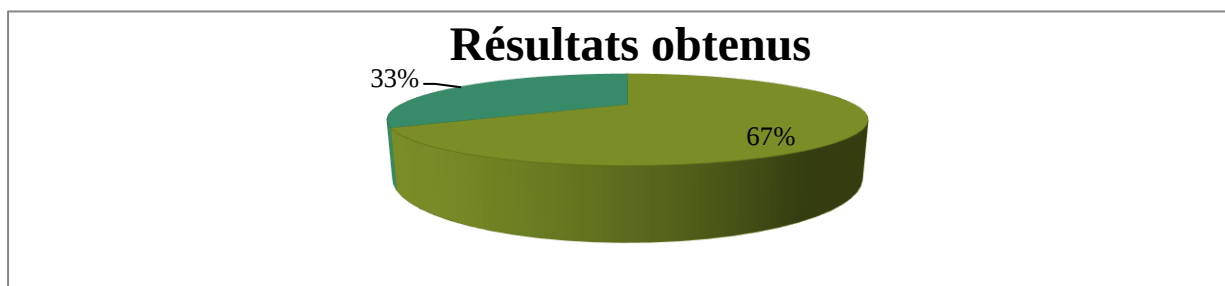
La mise en place du système GAINDE permet-il d'optimiser les opérations de dédouanement ? A la question de savoir, fallait-il informatiser le système de dédouanement ?

En effet sur les 12 agents composant notre échantillon, les réponses enregistrées sont les suivantes :

Tableau :

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
Oui	08	67%
Non	04	33%
Total	12	100%

Représentation graphique :



SOURCE : Nous même (enquête 2018)

Commentaire des résultats : Huit (08) agents sur douze (12) soit un pourcentage de 67% trouvent que le système facilite le travail de tous les acteurs (douaniers, déclarants). Ils saluent l'avènement du système GAINDE contre quatre (04) soit un pourcentage de 33% qui le trouvent inadéquat.

Analyse : Le graphique ci-dessus nous révèle que sur 67% des agents enquêtés sont tous d'accord du fait que ces outils informatiques douaniers ont permis d'une part, d'optimiser leurs opérations et d'autre part, d'augmenter leur rentabilité, grâce à la réduction du facteur « temps » en supprimant le déplacement physique de ces derniers à travers la recherche des documents de dédouanement, mais également en réduisant considérablement la paperasserie qui a un coût très important dans la procédure. Elle a permis aussi d'anticiper la procédure de dédouanement, c'est-à-dire avant l'arrivée des marchandises à destination dès que celles-ci ont été manifestées par le consignataire sur le système GAINDE. Ils affirment aussi que la dématérialisation est un outil indispensable dans les opérations douanières en termes de réduction de délais et de coûts. En ce qui concerne les 33% restants, ils indexent l'existence de la transmission physique de la déclaration en détail, dans le bureau de douane compétent qui a un coût non-négligeable dans la procédure. Par ailleurs, ils relèvent qu'en cas de rejet d'un dossier transit, au lieu de compléter et de retransmettre électroniquement ce dossier, le déclarant doit à nouveau reconstituer ce dernier pour ensuite attacher à la déclaration concernée par ce rejet, afin d'être retransmis électroniquement à la douane, car ce double travail rend la procédure plus longue.

1.1.3 Selon vous, La réduction du cout et le respect du délai de traitement des formalités douanières accélèrent le déroulement de la procédure de dédouanement. (H 2)

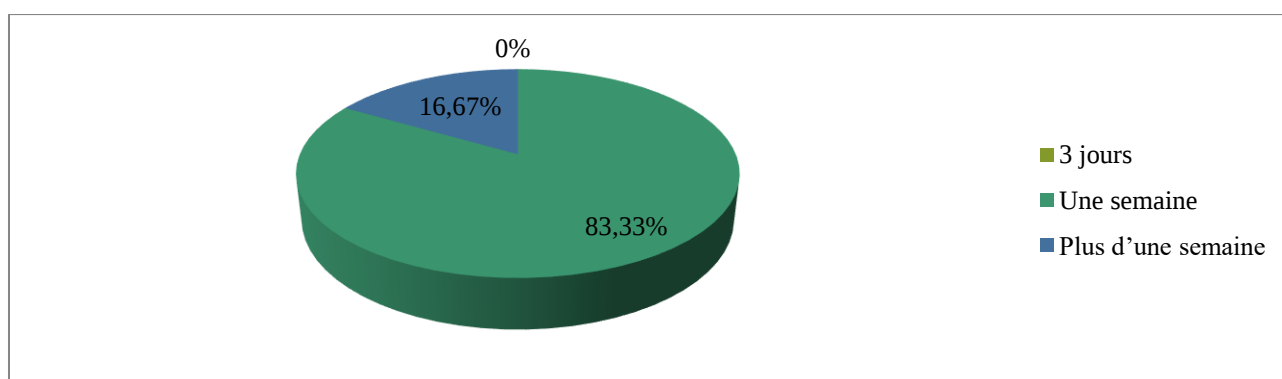
A la question de savoir si la réduction des coûts et le respect des délais de traitement des opérations douanières accélèrent elle le déroulement de la procédure de dédouanement ?

Les réponses sont consignées dans le tableau ci-après :

Tableau :

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
3 jours	0	0%
Une semaine	10	83,33%
Plus d'une semaine	02	16,67%
Total	12	100%

Représentation graphique :



SOURCE : Nous même (enquête 2018)

Commentaire des résultats : Dix (10) personnes sur douze (12) c'est-à-dire la majorité des personnes interrogées et qui ont répondu trouvent que la procédure est assez lente (une semaine) ; contre deux qui trouvent la durée de la procédure de dédouanement (délai raisonnable).

Analyse : Les dix (10) agents soit un pourcentage de (83,33%) trouve que la procédure est lente 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. Les deux (02) ayant répondu "Courtes " soit 16,67% pour eux la procédure de dédouanement se fait dans les temps car ils pensent qu'aujourd'hui les procédures de dédouanement ont été simplifiées avec les outils comme GAINDE et ORBUS et elle se fait plus rapidement qu'avant.

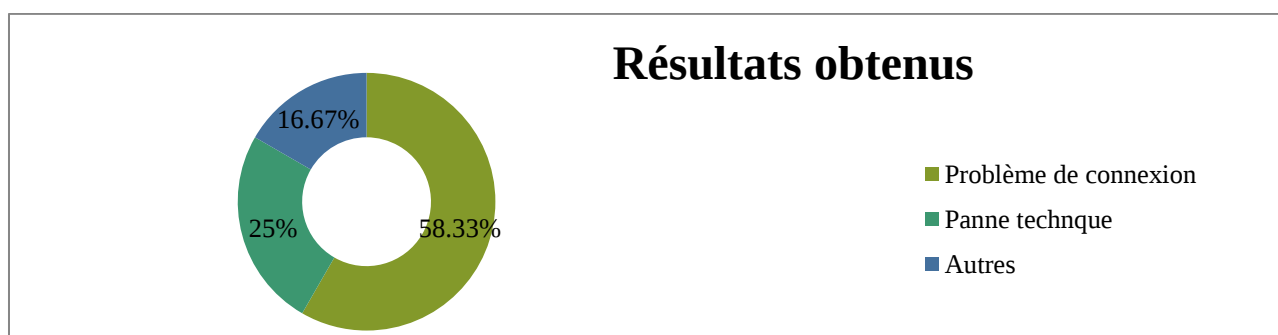
1.2.1 Quelles difficultés rencontrez-vous dans la procédure de dédouanement via le système GAINDE ?

A la question de savoir les difficultés rencontrées dans la procédure de dédouanement via le système GAINDE, les réponses sont consignées dans le tableau ci-après :

Tableau :

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
Problème de connexion	07	58,33%
Panne technique	03	25%
Autres	02	16,67%
Total	12	100%

Représentation graphique :



SOURCE : Nous même (enquête 2018)

Commentaire des résultats : Les sept (07) agents interrogés soit un pourcentage de 58,33% pensent que les problèmes du système de GAINDE sont liés aux problèmes de techniques contre trois (03) soit 25% qui pensent que les problèmes sont liés aux problèmes de connexion et deux qui sont sans avis.

Analyse : Le graphique ci-dessus, nous montre que la majorité des difficultés rencontrées par les acteurs enquêtés dans l'utilisation de GAINDE intégral sont relativement liées aux problèmes de pannes techniques et de connexion et. Par ailleurs, les autres difficultés soulignées par les déclarants, résultent du bon nombre des positions tarifaires non prises en compte par le système GAINDE, des erreurs qui surviennent parfois dans le segment

d'enregistrement et de liquidation des droits et taxes accises à la marchandise. Le temps de chargement des cotations et de réponse pour la prévisualisation des documents groupés est de plus en plus long.

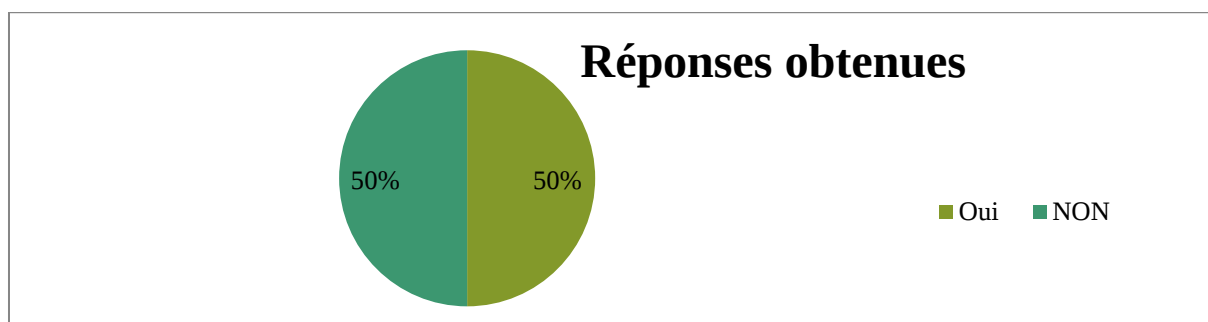
1.2.2 Selon vous le système GAINDE devrait-il être revu ?

A la question de savoir devrait-on revoir le système GAINDE, les réponses sont les suivantes :

Tableau :

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
Oui	06	50%
Non	06	50%
Total	12	100%

Représentation graphique :



SOURCE : Nous même (enquête 2018)

Commentaire des résultats : Les 50% qui ont répondu ‘‘Oui’’ pensent qu’on doit revoir le système GAINDE par contre les 50% restant pensent le contraire.

Analyse : La moitié des agents enquêtés, sont positifs dans l’optique d’une amélioration du système GAINDE intégral. Ils évoquent les problèmes de connexion, le nombre important de pannes récurrentes recensées lors de l’utilisation de ces derniers et qui retardent le traitement des dossiers. Si nous considérons les avis de ces derniers, nous pouvons remarquer que 50% estiment que le système doit être revu et amélioré au fur et mesure que les problèmes sont

détectés. C'est le cas par exemple de la lenteur du système dans la rectification des déclarations en détail et autres. L'objectif est d'accroître son efficacité dans le traitement douanier des opérations du commerce extérieur et d'améliorer significativement les procédures de dédouanement. Par contre, les 50%, ont une affirmation négative par apport à cette question. Ils estiment que la dématérialisation des procédures douanières est un projet ambitieux, mais la manière dont-elle est utilisée, pose problème car, la douane sénégalaise doit organiser les séminaires de formation sur l'utilisation de ces outils afin de permettre aux utilisateurs une maîtrise totale de ces derniers.

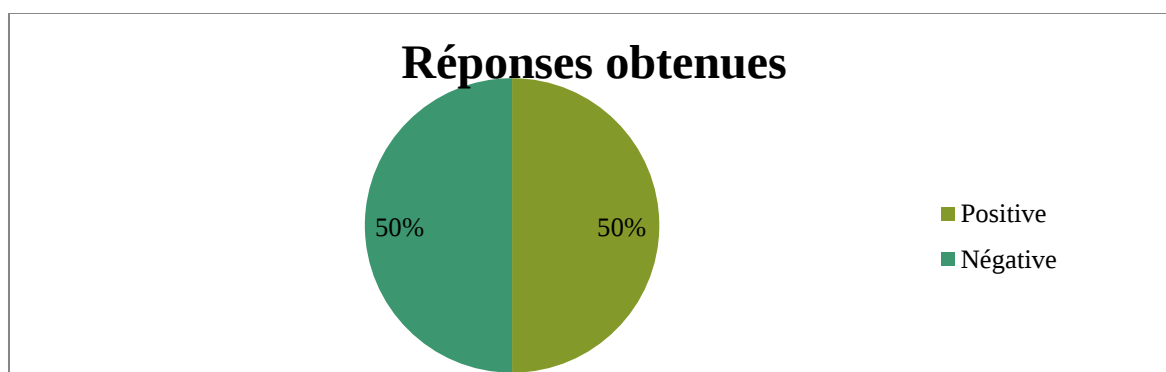
1.2.3 Appréciation du travail des agents de douane

A la question de savoir : quelle appréciation faites-vous sur le travail des agents de la douane? Les réponses sont les suivantes :

Tableau :

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
Positive	06	50%
Négative	06	50%
Total	12	100%

Représentation graphique :



SOURCE : Nous même (enquête 2018)

Commentaire des résultats : Les 50% qui ont répondu ‘‘Oui’’ pensent que les agents de la douane effectuent convenablement les tâches qui leur sont confiées.

Par contre les 50% restant pensent que les agents de douane n’effectuent pas bien leur travail. Ils expliquent cela par le fait qu’ils sont pour la plupart du temps en retard à leur lieu de travail, ce qui fait que les couloirs du môle 2 et 8 sont souvent occupés entièrement par les transitaires qui attendent leur arrivée. De plus, pour effectuer les visites, ils prennent tout leur temps avant d’y aller et certains d’entre eux sont corrompus en ce sens qu’ils demandent souvent des pots de vins, ce qui fait preuve d’un manque éthique de la part de ces derniers.

Analyse : Il ressort de cette analyse qu’il est important que la douane mette en place un système d’anticorruption de contrôle et de suivi des agents de douane durant toute la procédure de dédouanement. En ce sens l’outil informatique constitue un début de réponse : plus les procédures sont informatisées moins il y aura possibilité de contact avec les acteurs.

1.3.1 Les coûts des droits et taxes devraient- ils être revus à la baisse ?

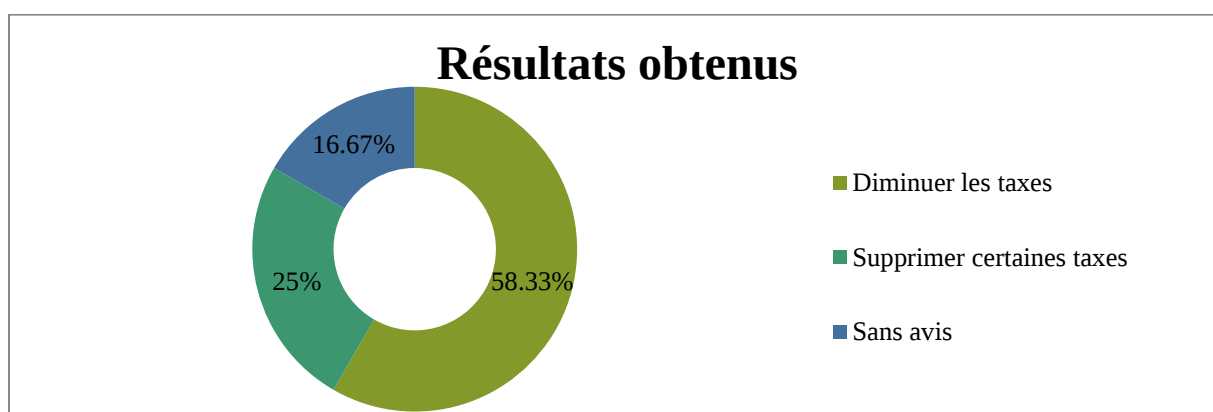
A la question de savoir s’il faut supprimer ou revoir à la baisse certains droits et taxes ?

Les réponses sont consignées dans le tableau ci-après :

Tableau :

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
Diminuer les taxes	07	58,33%
Supprimer certaines taxes	03	25%
Sans avis	02	16,67%
Total	12	100%

Représentation graphique :



SOURCE : Nous même (enquête 2018)

Commentaire des résultats : Les sept (07) agents interrogés soit un pourcentage de 58,33% pensent que les droits et taxes devraient être revus à la baisse contre trois (03) soit 25% qui optent pour la suppression de certaines taxes et deux qui sont sans avis.

Analyse : Les 58,33% interrogés soutiennent que les tarifs des droits et taxes doivent être revus à la baisse car les importateurs se plaignent de la cherté de ces tarifs. Ils sont également conscients que le Sénégal devra le faire en concertation avec les autres partenaires de l'UEMOA. 16,67% par contre pensent que bien que ces tarifs sont chers, on doit les laisser mais en supprimant certaines taxes car pour un pays comme le Sénégal dont les recettes douanières contribuent fortement à l'économie, le fait de baisser tous les tarifs pourrait avoir un impact sur l'économie du pays. Au coût élevé du dédouanement s'ajoute le phénomène de sous-traitance qui impacte négativement sur l'activité professionnelle du CAD.

Le phénomène de la sous-traitance (H 3)

Une bonne harmonie entre les acteurs portuaires réduit les prises en charges des marchandises effectuées par le commissionnaire agréé en douane.

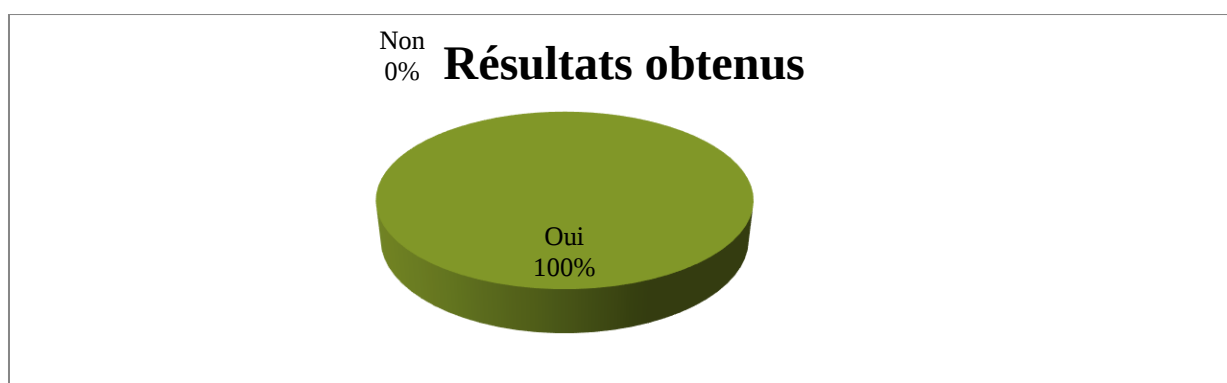
A la question de savoir pensez-vous que le phénomène de la sous-traitance soit une bonne chose ?

Les réponses sont les suivantes :

Tableau :

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
Oui	12	100%
Non	0	0%
Total	12	100%

Représentation graphique :



Commentaire des résultats : Douze (12) sur douze (12) des personnes qui ont répondu soit un pourcentage de 100% n'apprécient pas ce phénomène. Ils pensent que la sous-traitance n'est pas une bonne chose.

Analyse : 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. En vendant leur cachet, ils prennent de grands risques car ils voient leur responsabilité engagée en cas de litige avec l'administration des douanes. Ces transitaires déplorent également le fait que plusieurs disposent d'autorisations personnelles pour dédouaner par soi-même ce qui va réduire le marché du transit. Les sous-traitants ne sont pas des CAD, tout comme il convient de distinguer le CAD des autres transitaires.

1.3.2 Vérification des hypothèses

Pour la vérification des hypothèses nous avons choisi de présenter les résultats de vérification des hypothèses sous forme de tableau.

Hypothèses	Rappels	Observations
L'hypothèse 1 H (1)	Une bonne maîtrise des procédures de dédouanement améliore la compétitivité et la performance de l'entreprise.	L'examen de résultat issu de notre questionnaire montre que plus de la moitié des agents interrogés soit (66%) trouvent que la procédure de dédouanement est lourde le nombre de documents exigés lors du dédouanement sous peine d'irrecevabilité est très élevé. Concernant cette hypothèse nous pouvons constater qu'elle a été confirmée par notre analyse.
L'hypothèse 2 H (2)	2. La réduction des coûts et le respect des délais de traitement des formalités douanières accélèrent le déroulement de la procédure de dédouanement qui se base sur une parfaite maîtrise de la procédure de façon à éviter les pertes de temps.	Cette hypothèse a été infirmée par notre analyse. En effet, l'examen de résultat issu de notre questionnaire montre que la majorité des agents interrogés soit un pourcentage de (83,33%) trouvent que la procédure est lente à cause du circuit douanier certes, cette procédure a été simplifiée avec les outils comme GAINDE et ORBUS elle reste néanmoins lente. H (2) infirmée

L'hypothèse3 H (3)	Une meilleure intégration logistique dans ses activités réduit les prises en charges des marchandises effectuées par le commissionnaire agréé en douane et lui permettrait d'être compétitif par rapport à d'autres sociétés ayant le même statut, d'obtenir de nouveaux clients et de fidéliser ceux qui sont acquis malgré le coût prohibitif des formalités douanières.	Concernant l'hypothèse 3, l'examen de résultat issu de notre questionnaire montre que l'ensemble des agents interrogés de la TRANSEXPRESS, et d'autres sociétés de transit soit un pourcentage de (100%) trouvent que le coût des droits et taxes est élevé. Ce qui impacte négativement sur la compétitivité. Nous pouvons constater qu'elle a été confirmée par notre analyse.
-----------------------	--	--

1.3.3 L'analyse SWOT

Il s'agit d'un outil d'analyse stratégique qui va nous être très utile pour décrire notre positionnement. Il se base sur les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces de l'environnement dans lequel TRANSEXPRESS évolue. Il s'agit de repérer les éléments sur lesquels nous pouvons prendre appui, et ceux qui peuvent potentiellement devenir soit favorables soit nuisibles à TRANSEXPRESS. Il y a là de très nombreuses pistes d'investigations comme par exemple : évolutions technologiques, évolutions législatives, évolutions du nombre de concurrents, changement du comportement d'achat des consommateurs etc.

2.1.1 : Tableau d'analyse SWOT

STRENGTHS (FORCES)	WEAKNESSES (FAIBLESSES)
L'emplacement de la société par rapport au Port Autonome de Dakar ; *Qualification et bonne maîtrise des procédures de dédouanement des agents *Convivialité du lieu de travail *Rapidité de traitement des dossiers de transit * Bonne coordination des activités de transit * Service informatique adapté *Respect des instructions du mandat * Implication du mandant dans le traitement du dossier	Problème d'archivage des dossiers *L'accessibilité des entrepôts de stockage sise au niveau du bureau due, à l'étroitesse de la ruelle et manque d'espace pour les camions *Retard de paiement de certains clients ; *Perte de temps pour trouver un dossier archivé *Manque de moyens de transport pour la livraison après enlèvement *Pannes et défaillances sur le système GAINDE
OPPORTUNITIES (OPPORTUNITES)	THREATS (MENACES)
*Aire de stockage très important *Matériels de manutention et de transport disponible *Rapidité dans le traitement des dossiers et de livraison *Les efforts consentis par l'état pour faciliter les opérations de dédouanement *L'environnement économique et politique stable du pays *La sécurité des déclarations en détail saisies	*Créditaires en douane *Nombre considérable et grandissant de concurrents *Développement du secteur Informel ; * Arrivée de nouveaux concurrents ;

sur le système GAINDE *L'optimisation des délais et la réduction des coûts *La fidélité de ses clients qui ont une très grande demande dans le domaine du transit. La confiance de la clientèle	
--	--

SOURCE : Nous même (enquête 2018)

Grâce à l'analyse SWOT, nous pouvons confirmer l'hypothèse selon laquelle TRANSEXPRESS a adopté de bonnes pratiques organisationnelles pour la maîtrise du processus de dédouanement.

En outre ceci lui permet de garantir un travail toujours correct et précis dans la résolution des pratiques douanières et dans l'assistance douanière/légale, même dans le cas d'un éventuel contentieux douanier. Toutefois, force est de noter quelques faiblesses et menaces susceptibles de nuire au bon déroulement de ses opérations, et d'entraver au développement de l'entreprise.

Au terme de la présentation des résultats de nos enquêtes, des recommandations peuvent être proposées

Chapitre V : RECOMMANDATIONS

Dans cette section, nous essayerons de faire des recommandations aux différentes faiblesses recensées et présentées dans notre tableau SWOT. Dans l'espoir de vouloir remédier aux difficultés de cette entreprise, nous nous proposons d'apporter des solutions sur lesquelles la société TRANSEXPRESS peut se focaliser pour tenter d'améliorer les conditions existantes mais aussi à l'administration des douanes.

1. Recommandation à l'endroit de TRANSEXPRESS

Elle doit revoir son organigramme, on peut concevoir de nos jours une entreprise qui fait des millions de chiffres d'affaires et qui n'a pas une Direction des Ressources Humaines dépendante et qui ne dépend pas de la Direction Financière. Vue l'importance que la Direction des Ressources Humaines joue dans la performance d'une entreprise. Elle doit aussi améliorer l'image et de mieux faire connaître l'entreprise, il serait souhaitable d'adopter une politique de communication pour faire en sorte que l'entreprise soit mieux connue du public ;

Recruter du personnel compétent et qualifié dans des domaines bien précis afin d'élargir et renforcer les activités de l'entreprise car le fait d'apporter une main d'œuvre jeune donnera une valeur ajoutée à l'entreprise ;

Organiser fréquemment des séminaires de formation pour remettre à niveau les employés et si possible offrir des bourses à certains employés pour qu'ils puissent se former dans les instituts spécialisées en transit afin d'être régulièrement informés sur l'actualité ce qui pourrait renforcer leurs compétences ;

L'acquisition des camions porte-conteneurs de 40 et 20 pieds pour l'enlèvement et la livraison des marchandises, pour conquérir les parts du marché et augmenter sa rentabilité car, la société n'assure pas ces prestations, elles sont assurées par d'autres sociétés de transport ;

Mettre en place un échange de données informatisées, utiles pour la gestion des magasins. L'informatisation sera partagée avec l'ensemble des services. L'informatisation permet un gain de temps dans les activités ;

Embaucher plus de manutentionnaires et les former à l'utilisation d'engins de manutention différents ;

Créer un service logistique qui regrouperait les manutentionnaires et les livreurs. Surtout que le service livraison cohabite dans le même bureau avec le service saisi ;

Revoir la rémunération du personnel et offrir des primes et d'autres avantages pour susciter la motivation et créer « l'envie d'avoir envie de travailler », parce que s'il faut fidéliser la clientèle il faut aussi fidéliser les employés qui sont les premiers clients de l'entreprise. Il faut aussi ne pas donner envie aux employés d'aller postuler auprès des concurrents. Un employé qui part s'en va aussi avec son réseau relationnel ; les syndicats sont quelque peu étouffés. Les employés doivent avoir la possibilité de s'exprimer librement ;

Essayer de comparer les services que la concurrence offre pour pouvoir déceler les défaillances de la structure car c'est à travers les concurrents qu'on peut voir les manquements et dans une certaine mesure essayer d'améliorer les performances ;

Revoir la rémunération du personnel et leur offrir des primes et d'autres avantages pour donner la motivation aux employés afin qu'ils puissent se sentir satisfaits, protégés et fiers de la place qu'ils occupent dans l'entreprise pour ne pas être tenté par les propositions des entreprises concurrentes ;

Définir un plan de carrière pour chaque travailleur ;

Le service qui s'occupe du personnel doit être un peu plus à l'écoute des préoccupations des salariés afin de cerner les difficultés que les employés rencontrent ;

La mise en place d'un logiciel pour l'archivage des documents aussi de renouveler les équipements informatiques existants et veiller à leur disponibilité et fonctionnalité en nombre suffisant avec la mise en place d'un système de connexion internet haut débit et stable, afin d'éviter ces problèmes de connexions internes au sein de la société ;

1.1.1 Recommandation à l'endroit de l'administration des douanes

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 ;

- 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. La douane ne devait avoir comme interlocutoire que les Agréés en Douane ;

- L'administration des douanes devrait mettre en place un organisme qui va s'occuper de la corruption dans l'enceinte portuaire afin que les pratiques de pot de vin puissent prendre fin ;
- La douane devrait renforcer son personnel car avec le volume considérable d'importations 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 faudrait qu'on améliore le système informatique GAINDE car jusqu'à ce jour plusieurs transitaires se plaignent de celui-ci et aussi qu'on puisse organiser des séminaires et ateliers fréquemment, qui permettrait d'avoir une bonne maîtrise de ce système pour une bonne harmonisation des bonnes pratiques.

La restructuration de la fonction des déclarants en douane, pour lutter contre les pratiques vénales telles que la sous-traitance, par la mise en place de mécanismes fiables permettant l'identification des différents intervenants au système de dédouanement.

Il faudrait qu'on améliore le système informatique GAINDE car jusqu'à ce jour plusieurs commissionnaire agréé en douane se plaignent de celui-ci.

la mise en place d'un vaste programme d'extension de son outil informatique dans tous les bureaux non informatisés et une politique de formation sur l'ensemble du territoire national afin de placer les agents au niveau souhaité.

1.1.2 Recommandation à l'endroit du port Autonome de Dakar (PAD)

Les autorités du PAD doivent rendre le port plus compétitif afin de faire face à la concurrence des autres ports de la sous- région, pour ne perdre le marché Malien surtout avec le nouveau port d'Abidjan qui a réduit 700 Km sur la distance entre le Mali et la Cote d'Ivoire.

1.1.3 Recommandation à l'endroit de l'Etat

- L'Etat devrait mettre en place des mesures visant à d'aider les sociétés de transit du Sénégal pour qu'elles puissent être compétitives face aux grandes compagnies internationales qui offrent des services très performants. Il n'est pas facile pour les entreprises nationales de se positionner sur leur marché ;

- Démocratiser l'outil informatique. L'Etat peut demander à ses organes d'appuyer les Commissionnaires Agrée en Douane à se doter de l'outil informatique ;
- Faire pression sur la douane qu'elle joue davantage son rôle de facilitateur d'aide aux entreprises, elle doit privilégier l'Information, l'Education et la Formation plutôt que la répression ;
- L'essentiel des infractions commises par le Commissionnaire Agrée en Douane relèvent de la méconnaissance des textes ou de la loi douanières.

CONCLUSION

Au terme de notre étude, nous pouvons constater que le domaine maritime a évolué au fil du temps et est devenu un enjeu stratégique majeur pour les entreprises. Les échanges par voie maritime sont entrain de croître d'année en année, ce qui entraîne un fort développement des compagnies ce qui nécessite la présence massive d'auxiliaires de transport dans les ports.

Dans cette étude, nous nous sommes attachés à découvrir les multiples facettes de la profession du commissionnaire agréé en douane et de l'appliquer à travers la société TRANSEXPRESS. Nous avons pu aussi analyser le rôle du Commissionnaire Agréé en Douane dans la procédure du dédouanement des marchandises importées voie maritime, il en ressort que le commissionnaire agréé en douane est un maillon essentiel dans les opérations liées à la procédure de dédouanement. Pour réaliser ce travail, nous avons entre autres, posé la question suivante « Comment améliorer le rôle du commissionnaire agréé en douane dans le dédouanement des marchandises importées par voie maritime ? ». Pour y répondre, nous avons posé trois hypothèses auxquelles nous avons associé des critères afin de mener l'analyse.

Pour la première hypothèse, Une bonne maitrise des procédures de dédouanement améliore la compétitivité et la performance du commissionnaire agréé en douane. Nous avons étudié comme critère, la procédure inhérente aux opérations de dédouanement de marchandises importées par voie maritime en la scindant en deux parties : la procédure de pré dédouanement dans laquelle, nous avons décrit le traitement des documents qui accompagnent la déclaration en détail lors de son circuit douanier, et la procédure proprement dite, que nous avons détaillée chaque étape. L'hypothèse s'est avérée inexacte dans la mesure où, nous avons fait le constat que la procédure douanière qui est l'ensemble des règles établies aux opérations de dédouanement est la même pour tous les modes de transport vu qu'elle concerne les marchandises et non le mode de transport. Nous avons juste pu tirer de cette hypothèse que la différence se trouvait au niveau des documents de transport qui sont propres au mode de transport utilisé.

Pour la seconde hypothèse, La réduction du cout et le respect du délai de traitement des formalités douanières accélère le déroulement de la procédure de dédouanement. Nous avons étudié comment l'utilisation du système GAINDE dans les procédures de dédouanement octroyait à l'entreprise de transit un avantage considérable dans le traitement des procédures de dédouanement en passant du papier à la dématérialisation ou le traitement électronique.

Pour la troisième hypothèse, Une bonne harmonie entre les acteurs portuaires réduit les prises en charges des marchandises effectuées par le commissionnaire agréé en douane. Nous avons étudié que pour exercer ses missions, le recours à d'autres acteurs est important, quelques soient les difficultés qu'il peut rencontrer. Ces acteurs interviennent pour lui apporter des facilités dans l'accomplissement de ses missions. Toutefois, les acteurs en relation avec le commissionnaire agréé en douane étant nombreux selon le type d'opération à réaliser, le transitaire fait partie de ces derniers. Il est certes d'un relais important pour le commissionnaire en douane, néanmoins, nous avons pu démontrer la forte et persistante confusion qui existe à propos de ces deux acteurs. Pour les importateurs et exportateurs, il n'est toujours pas facile de se tenir constamment au courant des diverses procédures administratives et juridiques régissant les opérations en douane alors que les transitaires sont techniquement habilités et qualifiés pour se substituer à eux.

Sur le plan juridique, le système de dédouanement des marchandises au PAD est constitué par un ensemble de formalités auxquelles sont soumises les transporteurs, les consignataires, les transitaires et le service des douanes, depuis la zone maritime du rayon douanier jusqu'à l'enlèvement. Néanmoins, ces formalités méritent d'être perfectionnées.

Les opérations de dédouanement souffrent de certains maux tels que : la lenteur dans le traitement des marchandises, l'absence de fiabilité, les pannes de GAINDE. A cela s'ajoute les problèmes de la sous-traitance auxquels sont confrontés les douaniers et les transitaires. Ces dysfonctionnements prouvent la nécessité d'améliorer la qualité du service. Elle doit intégrer les notions induites par les exigences nouvelles de la mondialisation du commerce international.

La place importante qu'elle occupe dans le développement de l'économie nationale invite les autorités étatiques à accorder plus d'importance à ce levier de l'économie. Ainsi, une meilleure prise en charge des exigences du client ne peut passer que par l'éradication de ces différents maux.

Cependant, Il faut par ailleurs souligner que la TRANSEXPRESS 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 d'avoir une parfaite maîtrise des codes et textes qui régissent la profession afin de se défendre en cas de litige.

Mis à part ses statuts de mandataire et commissionnaire qui sont conférés au transitaire, nous pouvons dire que le Commissionnaire agréé en Douane doit posséder plusieurs autres qualités. Il doit être diligent, autrement dit il doit apporter tous les soins nécessaires aux opérations qu'il effectue.

Le Commissionnaire agréé en Douane intervient aussi bien dans les opérations de dédouanement de la marchandise à l'importation ou l'exportation pour le compte d'un tiers et par la même entremise, qu'au niveau des échanges de manière générale. Grâce à leurs connaissances du marché et à leurs relations à l'étranger, les sociétés de transit contribuent à la promotion des échanges, à l'équilibre et à l'amélioration de la balance des paiements. En somme, elles contribuent au développement de l'économie d'un pays.

Ce travail ouvre des perspectives dans des métiers logistiques entre autres celui du commissionnaire agréé en douane (CAD) Car, il connaît un essor exponentiel dans les pays développés alors qu'il se trouve encore en stade de balbutiement dans les pays en développement.

L'objectif de ce mémoire est d'apporter un début de solution aux nombreuses questions que les praticiens, les théoriciens, les professionnels et les spécialistes des domaines d'activités couverts par les services de la douane tentent de résoudre depuis plusieurs décennies.