REPUBLIQUE DU SENEGAL

Un peuple-un but- une foi

****

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, DE LA RECHERCHE ET DE L'INNOVATION

****

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

****

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

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

THEME :

ANALYSE DE LA PROCEDURE DE DEOUANEMENT DES VEHICULES USAGES IMPORTES : Cas de NCST

Mémoire de fin d'études pour l'obtention du Bachelor en Logistique et Transport

Présenté par :

PEINDA SOGNANE

Sous la direction de :

Mr Mamadou Diallo

Enseignant Chercheur à l'IST

Année académique : 2020– 2021

DEDICACE

Je dédie cet événement marquant de ma vie à la mémoire de mes parents disparus trop tôt. J'espère que, du monde qui est siens maintenant, ils apprécient cet humble geste comme preuve de reconnaissance de la part d'une fille qui a toujours prié pour le salut de leurs âmes. Puisse Dieu, le tout puissant, leurs avoir en sa sainte miséricorde.

REMERCIEMENTS

Je ne saurais introduire ce travail sans exprimer ma profonde gratitude et mon sincère remerciement a tous ceux qui, de près ou de loin ont contribué à la rédaction et à la finition de ce mémoire.

Je remercie beaucoup mon encadreur Monsieur MAMADOU DIALLO pour sa disponibilité.

J'adresse mes remerciements et ma gratitude aussi à

- tous Les agents de la direction générale des douanes pour leur accueil chaleureux et leur disponibilité,
- Au corps professoral de l'IST.

Je remercie également le chef de transit monsieur MALICKE DIENG qui s'est toujours montré disponible pour me donner l'information dont j'avais besoin dans la rédaction de ce travail.

SOMMAIRE

INTRODUCTION **1**
PREMIERE PARTIE : CADRE DE L'ETUDE **8**
SECTION I : PRESENTATION DE L'ENTREPRISE **8**
SECTION II : ACTIVITES ET MISSIONS DE LA SOCIETE NOUVELLE COMPAGNIE SAHELIENNE DE TRANSIT **13**
DEUXIEME PARTIE : CADRE ANALYTIQUE **17**
SECTION I : PRESENTATION ET ANALYSE DES DONNEES, INFORMATIONS ET RESULTATS DE L'ENQUETE **17**
SECTION II : RECOMMANDATIONS **34**
CONCLUSION **36**
BIBLIOGRAPHIE ..... **VIII**
LISTE DES ANNEXES ..... **IX**

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

- **ATA** : ALLOCATION TEMPORAIRE D'ATTENTE

- **CEDEAO** : COMMUNAUTE ECONOMIQUE DES ETATS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST

- **CO** : CERTIFICAT D'ORIGINE

- **CMC :** CERTIFICAT DE MISE A LA CONSOMMATION

- **DPI :** DECLARATION PREALABLE D'IMPORTATION

- **GAINDE** : GESTION AUTOMATISEE DES INFORMATION DOUANIERES

- **NCST** : NOUVELLE COMPAGNIE SAHELIENNE DE TRANSIT

- **NPI** : NOUVEAUX PAYS INDUSTRIALISES

- **OMD** : ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES

- **UEMOA** : UNION ECONOMIQUE ET MONETAIREOUEST AFRICAIN

- **VD** : VALEUR EN DOUANE

-

FICHE SIGNALETIQUE DE L'ENTREPRISE

NOM DE L'ENTREPRISE	NOUVELLE COMPAGNIE SAHELIENNE DE TRANSIT
DATE DE CREATION	EN 2013
STATUT JURIDIQUE	Société Anonyme à Responsabilité Limité
SIEGE GENERAL	PONT MALICKE SY
CAPITAL	10 000 000 FCFA
SECTEUR D'ACTIVITE	PORT AUTONOME DE DAKAR
ACTIVITES	TRANSPORT & LOGISTIQUE
CONTACTS	33 823 60 35
ADRESSE MAIL	nestl@ouplook.com

RESUME

Le Sénégal occupe une position idéale pour tirer parti des avantages économiques des échanges commerciaux en raison de son port commercial qui constitue le principal point d'entrée des différents types de navires. Pour cela le transport maritime est vu comme un mode de transport efficace car il est plus facile pour les opérateurs issus de pays disposant le port de dynamique et de façade maritime non négligeable de penser à un acheminement par voie maritime.

Cependant nous avons choisi d'analyser les opérations de dédouanement des véhicules importées par voie maritime au Sénégal.

Toutes personnes qui désirent s'adonner à une importation de véhicules doit remplir certaines règles préalablement établis par les autorités compétentes sénégalaises afin de favoriser la bonne gestion de la transaction.

Ainsi, quand une marchandise franchit le territoire douanier, elle est assujettie à une formalité particulière à savoir l'établissement de la déclaration en douane. Cette déclaration en douane attribuera un statut douanier à la marchandise en fonction de ce que l'importateur veut en faire. L'ensemble des opérations qui conduira à l'établissement de la déclaration en douane s'appelle le « dédouanement »

MOTES CLES : Analyse, Entraves, Lié, Procédure, Commerce, Commerce international, Importation, Dédouanement, Marchandises, Régime douanier, Véhicules d'occasion, Commissionnaire agrée en douane, Procédure de dédouanement, Voie maritime, Douane, Declaration en détail

ABSTRACT

Senegal is ideally positioned to take advantage of the economic benefits of trade due to its commercial port which is the main entry point for different types of vessels. For this, maritime transport is seen as an efficient mode of transport because it is easier for operators from countries with a dynamic port and a significant seafront to think of shipping by sea however we have chosen to analyze vehicle clearance operations. Imported by sea to Senegal.

Anyone wishing to import vehicles must comply with certain rules previously established by the competent Senegalese authorities in order to promote the proper management of the transaction.

Thus, when a good crosses the customs territory, it is subject to a particular formality, namely the establishment of the customs declaration. This customs declaration will assign a customs status to the goods depending on what the importer wants to do with them. The set of operations that will lead to the establishment of the customs declaration is called « customs clearance >>

KEY WORDS : Analysis, Hindrances, Bound, Procedure, Trade, International trade, Import, Customs clearance, Goods, Customs regime, Used vehicles, Authorized customs broker, Customs clearance procedure, Seaway, Customs and Declaration in detail.

INTRODUCTION

Depuis plusieurs années, nous assistons au développement des échanges de grands flux de marchandises dans le monde. Ces grands flux mondiaux sont représentés par une certaine diversité de produits tels que les matières premières, les produits semi- traités et les produits manufacturés pour n'en citer que ceux-là et qui occupent une place importante dans le commerce international. Cet accroissement d'échanges internationaux devient de plus en plus conséquent grâce au phénomène de la mondialisation. Ce phénomène, qui existait déjà auparavant sans pour autant porter le nom de « mondialisation », a évolué avec la révolution industrielle. Elle s'est interrompue pendant l'entre- deux guerre et a repris de plus belle après la seconde guerre mondiale. Les acteurs principaux de la mondialisation sont les Etats-Unis, l'Europe, le Japon et les pays émergeants comme la Chine et les Nouveaux Pays Industrialisés (NPI) d'Asie.

Cependant, nous ne pouvons pas parler de libre échange sans pour autant mentionner la révolution des transports, qui reste un facteur déterminant de la transformation du commerce international. 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, etc. Qui ont chacun leur spécificité parmi ces modes de transport, nous pouvons citer le transport maritime qui participe fortement au développement du commerce international.

Par ailleurs, le commerce international est aujourd'hui encore, étroitement lié au transport maritime. L'explosion des échanges internationaux des produits manufacturés dans les années 70 n'a été possible que parce que le transport maritime a connu lui aussi, dans cette même période une révolution, celle de la conteneurisation. La généralisation du conteneur a permis des gains de temps, de productivité considérable par l'augmentation de la taille des navires. L'accélération des opérations de manutention, l'absence des ruptures de charge et la facilitation des opérations de transbordement. Le conteneur a aussi permis d'optimiser l'espace à bord de ces navires.

Aujourd'hui, le transport maritime, avec ses porte-conteneurs et rouliers géants tournant autour du monde, est très différent des autres modes de transport. Cette révolution technique a permis à ce mode de transport de se hisser à la première place, avec des trafics, tous types de produits.

En outre, le commerce international implique des échanges entre les Etats à travers les importations et les exportations des produits manufacturés qui jouent un rôle primordial dans le processus de développement économique des pays. Par conséquent, l'économie d'un pays repose en grande partie sur des recettes perçues par la douane qui contribuent au dynamisme des activités économiques nationales en facilitant les échanges. C'est dans ce contexte que, l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD) a été créée en 1952 sous le nom de Conseil de coopération douanière, elle est un organisme intergouvernemental indépendant, dont la mission principale est d'améliorer l'efficacité des administrations douanières membres de par le monde.

Aujourd'hui, elle est reconnue comme le porte-parole de la communauté douanière internationale regroupant 180 Membres. Ses Membres, dont les trois quarts font partie des pays en développement, sont responsables de la gestion de plus de 98% du commerce mondial. À l'instar de sa mission principale, l'OMD joue un rôle essentiel dans l'harmonisation des activités des administrations douanières à travers le monde, et l'élaboration des conventions internationales (la Convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises, la Convention internationale sur la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers et la Convention relative à l'admission temporaire Etc.), instruments et outils (le système A.T.A. (allocation temporaire d'attente) et le Earnest A.T.A.), afin de concilier les procédures et les documents douaniers, notamment sur les sujets suivants : Classement des marchandises (espèce tarifaire), Evaluation en douane (valeur en douane). Règles d'origine (certificat d'origine). Le système A.TA permet la libre circulation des marchandises à travers les frontières et leur admission temporaire dans le territoire douanier en franchise de droits et taxes, Les marchandises sont couvertes par un document unique dénommé carnet A.T.A. qui est assorti d'un système de garantie internationale. Par conséquent, le carnet A.T.A. permet de faciliter les échanges internationaux en simplifiant les formalités douanières tout en réduisant les couts des opérations. L'acronyme A.T.A. résulte de la combinaison des initiales de l'expression française « Admission temporaire » et de l'expression anglaise « Temporaire admission ».

En 2013, les recettes douanières se sont élevées à 567 milliards de francs CFA soit 33% des recettes ordinaires. La mission économique porte sur la protection de l'économie nationale en assurant, la surveillance des échanges extérieurs, l'application de la politique commerciale de la CEDEAO/UEMOA, la compétitivité des opérateurs économiques, le contrôle du commerce extérieur, enfin la mission de protection consiste à lutter contre les trafics illicites, contribuer

à la sécurité publique, à protéger les entreprises nationales, les consommateurs, l'environnement et à préserver le patrimoine culturel.

Ainsi, quand une marchandise franchit le territoire douanier, elle est assujettie à une formalité particulière à savoir l'établissement de la déclaration en douane. Cette déclaration en douane attribuera un statut douanier à la marchandise en fonction de ce que l'importateur veut en faire. L'ensemble des opérations qui conduira à l'établissement de la déclaration en douane s'appelle le « dédouanement ».c'est ainsi que nous avons choisi **d'analyser la procédure de dédouanement des véhicules usages importées : cas de NCST**

Tout au long de notre étude, un certain nombre de concepts qui peuvent susciter une incompréhension sera utilisé. Ainsi, il est donc approprié le sens qui leur est attribué dans le cadre de cette étude.

Analyse : C'est un mot qu'on entend régulièrement, dans une multitude de contexte : un économiste financier analyse le marché, on étudie pour être programmeur-analyste, on analyse la situation politique régulièrement en temps de guerre, le médecin nous explique le résultat de nos analyses sanguins, Quel qu'un à l'esprit d'analyse…

Il faut retenir que l'analyse est avant tout une opération intellectuelle de décomposition méthodique d'un objet (une peinture, un texte etc.) en ses éléments essentiels. La clarification de ce concept est relative. Pour ce qui nous concerne, il s'agit seulement d'une étude minutieuse, précise faite pour dégager les éléments qui constituent un ensemble pour l'éclairer.

Procédure : Juridiquement c'est l'ensemble des formalités requises pour la validité d'un acte ou de déroulement d'une action en justice. Par extension, c'est une marche à suivre pour obtenir un résultat. Une procédure comporte l'objet et le domaine d'application de l'activité ou du processus et décrit :

- ce qui doit être fait ;
- qui doit le faire ;
- quand, où, comment cela doit être fait ;
- quels moyens doivent être utilisés ;
- comment cela doit être enregistré.

Commerce : c'est l'activité économique d'achat et de revente de bien et de services en particulier l'achat dans le but de revendre avec un profit ou un bénéfice.

Commerce international : c'est l'échange de bien, de service et capitaux entre pays.

Importation : par importation d'un bien on entend l'entrée à l'intérieur du pays d'un bien originaire ou en provenance d'un pays ou d'un territoire tiers et qui n'a pas été mis en libre pratique. Par dérogation au paragraphe un, lorsque ledit bien a été placé lors de son entrée sur le territoire de la communauté sous l'un des régimes douaniers prévus par la réglementation communautaire en vigueur, l'importation n'en est réalisée qu'au moment où le bien sort dudit régime. En ce qui concerne un bien en provenance d'un territoire faisant partie du territoire douanier de la communauté mais considéré comme un pays tiers, l'importation n'est réalisée qu'au moment où le bien sort du régime sous lequel il a été placé.

D**édouanement** : juridiquement il consiste à affecter aux marchandises un régime douanier qui prend en compte leur destination (lieu d'utilisation). En terme plus simple le dédouanement en importation consiste dans la plupart des cas, à s'acquitter des droits de douane et la TVA afin de disposer d'une marchandise.

Marchandises : une marchandise est un objet qui est produit ou achet é en qualité pour être revendu publiquement avec un bénéfice. Autrement dit ce qui se vend, se débite ; soit en gros, soit en détail, dans les boutiques, les foires, marché etc.

Régime douanier : le régime douanier est un statut juridique donnée à la marchandise à l'issue de son dédouanement, il détermine si les droits et taxes acquitté ou non, si les contrôles du commerce extérieur seront accomplis ou non. Il concerne les exportations comme importations.

Véhicules d'occasion : Selon le site WIKIPEDIA, un véhicule d'occasion est un véhicule vendu en seconde main, c'est à dire qu'il n'est plus neuf. Au niveau fiscal, un véhicule est considéré comme d'occasions dès qu'il est âge de plus de 06 mois à la date de livraison et a parcouru plus de 6000 km.

Commissionnaire agrée en douane : Personne physique ou morale qui agit au nom et pour le compte du client ou en son nom propre dans la réalisation d'opération de dédouanement import /export.

Procédure de dédouanement : Ensemble des formalités que les importateurs ou exportateur doivent accomplir dans un bureau de douane, dans le bon ordre, pour placer leurs marchandises sous un régime douanier et en obtenir la mainlevée.

Voie maritime : Selon le dictionnaire du transport et de la logistique, une voie maritime est une voie résultant d'un aménagement pouvant être empruntée par les navires de mer.

Douane : Services administratifs responsables de l'application de la législation douanière et de la perception des droits et taxes et qui sont également chargés de l'application d'autre lois

et règlement relatifs à l'importation, à la réexportation, à l'exportation, à l'acheminement ou au stockage des marchandises.

Déclaration en détail : C'est un acte juridique d'un déclarant assigne un régime douanier et s'engage sous la pleines de droits à accomplir toutes les obligations découlant de ce régime et à fournir toutes les indications nécessaires pour permettre l'identification des marchandises.

Relativement à notre thème, le but général visé à travers cette étude consiste principalement à **analyser la procédure de dédouanement des véhicules usagés importés: cas de NCST**. Et pour atteindre cet objectif général, nous avons jugé nécessaire de le subdiviser en objectifs spécifiques comme indique dans l'item ci-dessous et pour objectifs :

- ✓ **Décrire la procédure de dédouanement des véhicules importées ;**
- ✓ **Identifier les problèmes qui se posent en matière de dédouanement ;**
- ✓ **Dresser les pistes d'amélioration.**

Ainsi l'administration des douanes, levier incontournable de l'économie nationale, se voit confier la responsabilité de surveiller le territoire national pour soumettre les marchandises, les personnes, les moyens de transport et les mouvements capitaux à la législation douanière, tout en stimulant la croissance et le développement. Cette responsabilité n'est pas sans difficulté et elle est plus perceptible au niveau du port de Dakar, du fait de l'importance du nombre de véhicule automobile à déclarer.

D'après le chercheur Martin Rosenfeld, de l'Université libre de Bruxelles, de 4 à 5 millions de véhicules de seconde main quittent chaque année le continent européen pour être vendus en Afrique. Selon CFAO, 450 000 voitures d'occasion seraient écoulées en Afrique de l'Ouest. A Cotonou, première porte d'entrée des véhicules d'occasion en Afrique de l'Ouest, les dirigeants du port estiment les arrivées à plus de 340 000 chaque année. Et via Douala, selon les chiffres annuels des douanes, ce sont au moins 80 000 voitures de seconde main par an qui entrent au Cameroun. Rien qu'à Dakar environ 78 000 voitures d'occasion ont été importées en 2014. Dont environ 35000 ont ensuite pris les chemins du Mali et du Niger, et 30 000 sont écoulées au Sénégal. A titre de comparaison, seulement de 2 000 à 3 000 véhicules neufs sont vendus dans le pays de la « TERRANGA », indique Jérôme Barth, directeur général de la Sénégalaise de l'automobile (SDA).

Aujourd'hui, la NCST, pour améliorer ses performances, cherche à s'adapter impérativement aux nouvelles techniques de l'information et de la communication en utilisant le système <<GAINDE> qui a été créée en 1990. EIle permet aux usagers de gagner du temps sur leurs

dossiers de déclaration en douane et à l'administration d'être plus fiable vis-à-vis de ces collaborateurs. Des lors, la question principale de notre recherche que nous nous sommes posés est de savoir :

Comment améliorer l'analyse de la procédure de dédouanement des véhicules usages importées: cas de NCST ?

A cet effet plusieurs questions vont suivre notamment :

- ✓ **Quels sont les matériels utilises pour la procédure de dédouanement ?**
- ✓ **Quels sont les problèmes qui se posent en matière de Dédouanement ?**
- ✓ **Comment pouvons-nous améliorer ces problèmes ?**

C'est ainsi que nous avons choisi d'analyser la procédure de dédouanement des véhicules importées à la NCST. Pour faire ce travail, nous allons, entre autres, traiter la question dans deux parties distinctes et complémentaires à savoir le cadre d'étude dans la première partie et le cadre analytique dans la deuxième partie.

PREMIERE PARTIE : CADRE DE L'ETUDE

PREMIERE PARTIE : CADRE DE L'ETUDE

SECTION I : PRESENTATION DE L'ENTREPRISE

Notre première partie sera consacrée à l'entreprise et ses différentes composantes. Il est nécessaire de comprendre la structuration et la politique de gestion d'une entreprise afin de pouvoir évaluer celle-ci a juste valeur. Ainsi après avoir étudié l'objet, le capital et la structure de la **NOUVELLE COMPAGNIE SAHELIENNE DE TRANSIT (NCST)** ; nous aurons à étudier ensuite son environnement macro et micro-économique.

- **L'ENVIRONNEMENT GEOGRAPHIQUE**

La ville de Dakar est la capitale économique, politique et culturelle du Sénégal. Elle 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 la société **NOUVELLE COMPAGNIE SAHELIENNE DE TRANSIT** 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, plus précisément, la société **NOUVELLE COMPAGNIE SAHELIENNE DE TRANSIT**, d'accroître sa 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.

I. HISTORIQUE

La société **NOUVELLE COMPAGNIE SAHELIENNE DE TRANSIT (NCST)** a été créée en 2009 avec un capital de 10 000 000FCFA, c'est une société anonyme à responsabilité limité et a connu une évolution rapide. Mais de 2016-2017 l'entreprise NCST va connaître des difficultés à cause des malversations de certains transitaires.

II. STATUT JURIDIQUE

La société **NOUVELLE COMPAGNIE SAHELIENNE DE TRANSIT (NCST)** qui est une société anonyme à responsabilité limité, elle bénéficie d'un registre de commerce sous le numéro N° SN DKR 2010B 800**.**

III. LES DIFFERENTES BRANCHES DE L'ENTREPRISE

Dans le cadre de notre étude, qui porte sur la société **NOUVELLE COMPAGNIE SAHELIENNE DE TRANSIT (NCST)**, 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 :

A. DIRECTION GENERALE

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.

B. DIRECTION DES RESSOURCES HUMAINES

Elle est gérée par un directeur des ressources humaines. Comme son nom l'indique, il est le chef du personnel qui a pour mission, de mettre en place le système de services au profit des ressources humaines de la société à savoir : programmes de formation et des congés du personnel, recrutement des stagiaires et des prestataires de service, etc.

Il gère également les conflits dans le cadre des relations humaines, en plaçant au cœur de la société un climat propice, d'entente, un esprit de travail collectif, d'objectivité, de motivation (primes d'encouragement, primes de fêtes, primes de productivité, de rendement). Tout ceci

contribue à l'amélioration des valeurs morales du personnel et à l'atteinte des performances de la société.

C. DIRECTION FINANCIERE

Cette direction est dirigée par une directrice des affaires financières. Elle a pour mission de gérer les finances de la société et de définir la stratégie de l'entreprise sur le plan financier tout en s'occupant du suivi de la comptabilité, du contrôle des analyses de comptes, du versement des impôts et charges sociales, de l'élaboration des inventaires physiques, des arrêts des comptes afin d'établir le bilan de fin d'exercice, de la supervision de l'équipe comptable (caissiers et comptable), etc.

D. DIRECTION D'EXPLOITATION

Elle est dirigée par un directeur d'exploitation, qui est chargé de coordonner et de superviser le fonctionnement des différentes activités de la société qui sont sous sa responsabilité telles que le transit, le transport, le déménagement. Elle gère aussi l'exploitation du magasinier et dégroupage temporaire dont dispose la société.

E. DEPARTEMENT DE TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

Ce département est sous la responsabilité du directeur d'exploitation. Mais, il est composé d'un directeur adjoint d'exploitation, d'une responsable logistique et de déménagement et son adjointe, deux agents, un responsable du service des transports et son adjoint, trois chauffeurs et quatre prestataires.

Le service logistique est chargé de coordonner toutes les opérations de logistique et d'organiser le transport de bout en bout des marchandises importées ou exportées, etc. Par contre, le service transport est chargé de l'enlèvement des marchandises et la livraison des conteneurs chez le client, d'organiser les tournées de livraison.

F. DEPARTEMENT DE TRANSIT

Il est également sous l'autorité du directeur d'exploitation. Il est composé d'un chef de transit, d'une responsable de rattachement des dossiers de transit, trois agents de saisie. Le chef de transit a pour mission de contrôler et de signer les ordres de transit, les déclarations en détail, les BAE, les APE, les pièces de caisse, etc. Par contre, les autres sont chargés d'élaborer les notes de détail et les APE, la saisie des TE, et les déclarations en détail, de l'ouverture et de l'enregistrement des dossiers de transit sur carnet interne, de l'enregistrement des déclarations

effectuées sur le carnet de la douane, de faire le rattachement des dossiers de transit (dématérialisation), et le circuit en douane.

G. DEPARTEMENT DE LA COMPTABILITE ET DE LA FACTURATION

Ce département est sous la direction de la directrice des affaires financières. Il est composé d'un chef comptable et son assistant, plus deux caissières et un responsable des finances.

Pour le de département de la comptabilité, le chef et ses collaborateurs jouent un rôle primordial au sein de la société, car ils sont chargés de contrôler toutes dépenses effectuées par le service de transit et autres, les pièces de caisses, les décaissements effectués et de faire les vérifications du fonds de dossiers. Ils sont également chargés de gérer les relations avec les banques, d'établir les bulletins de salaire, la paie, de recueillir les données financières, et de réorganiser la société financièrement.

Concernant le département de la facturation, le responsable de ce service est chargé de faire le routage (traitement de la facture du transitaire, facture du transport et l'enregistrement), d'établir les états de règlement et de paiement des fournisseurs, de faire les recouvrements. Il traite aussi avec les banques pour la certification des chèques. Ces deux départements utilisent le logiciel LOGITUDE, qui est un outil de gestion des activités commerciales, comptables, de stock ou d'achats, et de l'établissement des devis des factures.

H. DEPARTEMENTDE MARKETING, COMMUNICATION ET DEVELOPPEMENT

Ce département est dirigé par la chef du département marketing, commercial et développement et un responsable marketing. Ils sont en contact permanent avec la clientèle. Leur mission est d'étudier les tendances du marché afin d'offrir aux clients les meilleurs services tout en sauvegardant les intérêts de la société.

I. DEPARTEMENT COMMERCIALE

Il est dirigé par un responsable qualité, qui est chargé d'entretenir et de développer de façon continue, la compétence et le savoir-faire de la société, d'assurer la sécurité du personnel, d'inculquer aux différents départements l'esprit de la gagne, de s'assurer que la satisfaction du client reste au cœur de la stratégie globale de la société et de fournir des services de qualité conformes aux exigences légales et réglementaires, d'organiser les audits internes de chaque service, afin de déterminer les indicateurs de performance pour l'élaboration du tableau de bord.

Il s'occupe également de la démarche de la certification de la société par la mise en place d'un système de management de la qualité conforme aux normes internationales.

ORGANIGRAME DE LA NCST

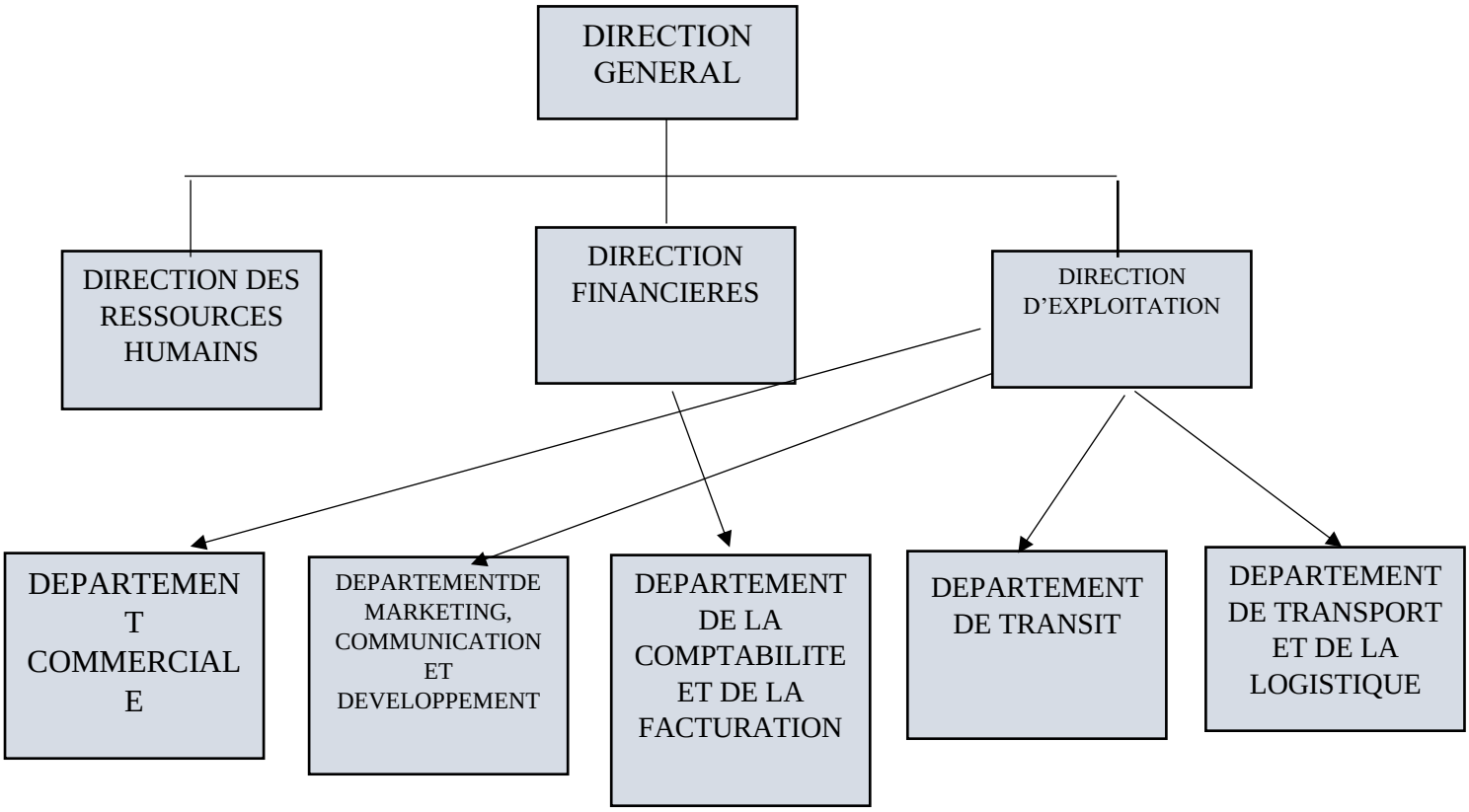

Figure : Organigramme de la SOCIETE NCST

SECTION II : ACTIVITES ET MISSIONS DE LA SOCIETE NOUVELLE COMPAGNIE SAHELIENNE DE TRANSIT

Dans cette partie, nous allons présenter les différentes activités et missions de la société.

A. LES DIFFERENTES ACTIVITES DE L'ENTREPRISE

LA NOUVELLE COMPAGNIE SAHELIENNE DE TRANSIT est une entreprise privée qui offre des solutions de transports et logistique international, spécialisée dans les échanges depuis et vers l'Afrique.

En collaboration avec des partenaires Ouest Africain et internationaux, leur siège basé à Dakar propose un large éventail de services dans tous les aspects du transport et de la logistique internationale.

- **FRET MARITIME**

Le fret maritime est sans doute l'un des modes les plus rentables de transport qui permet de charger de gros volumes et des cargaisons très lourdes à livrer aux distances les plus éloignées, les frais de transport maritime sont les plus bas, si le temps n'est pas une contrainte. **LA NOUVELLE COMPAGNIE SAHELIENNE DE TRANSIT** offre des solutions en conteneurs complet (FCL) ou partiels (LCL) partout dans le monde, mais aussi le break-bulk cargo et tous autre équipement spécial.

- Transport de tous types de conteneurs partout dans le monde
- Affrètement de navires vraquiers ou autre
- Services de dédouanement à l'importation et l'exportation
- Service d'assurance maritime et de fret
- Groupage / dégroupage

- **PROJET INDUSTRIEL**

Leurs services de fret maritime comprennent une livraison rapide, fiable et un service de haute qualité, les formalités douanières et l'exécution des documents nécessaires, l'entreposage, la consolidation, le stockage et distribution, les services d'ingénierie technique et des ajustements de dimensions.

Ils offrent une gamme complète de services de traitement des projets haut de gamme. Le siège est situé à Dakar pour gérer toute la coordination et la planification des projets dans la région et dans le monde entier.

Ils fournissent leur expertise dans l'étude de projet lourd, surdimensionné, remorqueurs et de barges et cargaisons difficiles à manipuler, ce qui exige une exécution précise et détaillée pour l'expédition.

Leur équipe de projet cargo fourni une gamme de services qui incluent le site et les études de faisabilité routière, le transport et les options porteuses de l'usine vers le site, le chargement et l'assistance de rangement.

Ils fournissent également du transport routier en camion complet ou partiel à travers toutes l'Afrique de l'Ouest et cela avec toutes les conditions spécifiques que cela requiert. Par exemple : température dirigé, transport de marchandises dangereuses (ADR), ainsi que les cargaisons en transit.

Pour le transport de vos marchandises, ils organisent toutes les opérations de traitement nécessaires, y compris le chargement et le déchargement, la fixation et le contrôle de la sécurité de l'emballage. Lors de consolidations transbordement et transport, ils offrent également des services d'entreposage pour vos marchandises.

- **DEDOUANEMENT**

En sous-traitant avec des commissionnaires en douane, ils offrent des solutions de dédouanement à l'importation comme à l'exportation complète et les livraisons. Ils aident leurs clients à gagner du temps avec un service rapide de qualité et le plus rentable possible.

Les procédures d'importation sont souvent compliquées dans de nombreux pays d'Afrique occidentale, raison pour laquelle leurs spécialistes en douane sont consultés en avale pour la vérification des documents nécessaires pour le dédouanement, cela réduit ainsi le risque de retard ou blocage aux niveaux de la douane.

En plus du support technique, ils offrent une expertise des services sur les défis spécifiques que vous pourriez rencontrer :

- Enquêtes de classification et de validation
- Déclaration réglementaire
- Préparation d'entrée complexe
- Importation et exportation temporaire export, carnet ATA
- Les transits et les transbordements sous douane

B. MISSION DE LA SOCIETE

Les missions de la société sont centrées sur une approche globale de l'environnement local des affaires où l'excellence, la stabilité, la compétitivité, la proximité, la fiabilité, l'innovation, la sécurité et la réactivité sont la base de la philosophie de la société qui est de rendre un service de qualité exceptionnel pour la satisfaction de ses clients qui est au cœur de sa stratégie globale.

C. LES RESSOURCES DE LA SOCIETE NOUVELLE COMPAGNIE SAHELIENNE DE TRANSIT

Elles sont constituées par l'ensemble des moyens mis en œuvre par la société pour son bon fonctionnement. Ainsi comme ressources nous avons :

- Les ressources humaines ;
- Les ressources matérielles ;

1. LES RESSOURCES HUMAINES

L'entreprise a besoin d'un nombre déterminé de personnes et surtout qualifiées pour effectuer les tâches. Elles constituent le maillon essentiel pour le fonctionnement de l'entreprise.

2. LES RESSOURCES MATERIELLES

Les ressources matérielles se sont des moyens matériels et équipement d'exploitation dont dispose la société, pour la réalisation et l'exécution de ses activités. La société dispose du matériel de transports, du matériel informatique (ordinateurs, imprimantes, photocopieurs), du mobilier de bureau (chaises, tables, classeurs …) et du matériel de communication (téléphone fixe, téléphone mobile, etc.).

DEUXIEME PARTIE : CADRE ANALYTIQUE

DEUXIEME PARTIE : CADRE ANALYTIQUE

SECTION I : PRESENTATION ET ANALYSE DES DONNEES, INFORMATIONS ET RESULTATS DE L'ENQUETE

Dans ce chapitre de notre mémoire, nous allons présenter, puis analyser les résultats obtenus. Les questions que nous avons établies ont été distribuées aux agents de la NCST, d'autres déclarants exerçant dans d'autres sociétés de transit et aussi aux agents douaniers.

1.1. PRESENTATION DE LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT VEHICULE

A. **Description du processus**

Le dédouanement d'un véhicule s'effectue de la manière indiquée ci-dessous. L'importateur, ou propriétaire d'un véhicule se présente au Commissionnaire en Douane agréé ou transitaire muni des documents suivants :

1. Le connaissement qui est un document fourni par le transporteur du véhicule. Ce connaissement reprend les informations suivantes :

- la désignation du produit,
- la totalité de ce qui a été chargé dans le véhicule,
- le mode de paiement (fret payable au départ ou à l'arrivée).

2. l'original de la carte grise, pour un véhicule d'occasion : La carte grise est exigée pour la déclaration en douane, et pour le calcul du montant des droits et taxes.

3. La facture, pour un véhicule neuf.

4. **La déclaration préalable d'importation (D.P.I.) :** est également exigée pour le dédouanement de tout véhicule dont la valeur F.O.B. est supérieure ou égale à 1.500.000 FCFA. Ce document est délivré dans le cadre du programme de vérification des importations et au vu de la photocopie de la valeur argus du véhicule à dédouaner. La délivrance de ce document est instantanée.

5. **Le certificat de mise à la consommation C.M.C**, qui doit être visé par la douane. Il comprend certaines informations dont le nom du propriétaire, du navire, le numéro de la déclaration en détail…) Il est exigé par le service des mines au moment de l'immatriculation du véhicule.

6. **Le début des opérations de dédouanement proprement dit** Le Commissionnaire en Douane agréé ou transitaire, fait remplir et signer à l'importateur un document appelé « ordre de transit »

- ✓ **En résumé**

Les documents nécessaires au dédouanement des véhicules sont :

- Connaissement,
- Carte grise,
- Facture,
- Déclaration préalable d'importation,
- Certificat de mise à la consommation
- Note de détail.

- ✓ **LES INTERVENANTS OU ACTEURS**

Qui sont impliqués dans le dédouanement des véhicules les acteurs ci-après :

- la Douane
- les Impôts et Domaines
- le Secteur Formel
- le Secteur Informel
- les Particuliers
- les Transitaires
- le Service des transferts

B.LE CALCUL DES DROITS ET TAXES :

Le calcul des droits et taxes se fait de la manière suivante :

80% de la valeur argus du véhicule (valeur FOB)

+ Fret

+ Assurance (0.20% sur FOB +1000 FCFA (imprimé) x 5%)

Le tout = la valeur CAF (Coût, Assurance, Fret) = valeur taxable.

Le montant des droits et taxes à payer pour le redevable = valeur CAF x 46,45 %.

Pour procéder au dédouanement, le transitaire rédige au préalable une note de détail dans laquelle il rapporte toutes les informations dont il dispose et qu'il joint à la déclaration en douane...

L'établissement de la déclaration est informatisé par le système GAINDE 2000.

Dans la déclaration le transitaire précise le mode de paiement souhaité par l'importateur.

- **Déclaration au comptant ;**

Dans ce cas, l'importateur se présente personnellement par l'intermédiaire du commissionnaire en douane agréé, au Bureau de la perception de Dakar Port. Le paiement est effectué par chèque certifié. La quittance de paiement délivrée par le Trésor sera jointe à la déclaration. Cette quittance servira de moyen de preuve. Elle permettra de prouver à l'inspecteur au moment de la vérification que le paiement a été effectué.

- **Déclaration au crédit ;**

Tout commissionnaire en douane agréé dispose d'un crédit d'enlèvement d'un montant de 60.000.0000 FCFA auprès du Trésor. La déclaration est alors déposée au niveau du Bureau des Douanes où l'inspecteur vérifiera la conformité des éléments avant de délivrer le bon à enlever.

- **Formalités de sortie du véhicule au niveau du Port Autonome de Dakar :**

Le commissionnaire en douane agréé s'assure du règlement du fret auprès de la compagnie de navigation. Si tel est le cas cette dernière délivre un Bon à enlever compagnie de navigation (différent du bon à enlever de la douane). Muni de ce document, le commissionnaire en douane agréé se présente au niveau du lieu de stationnement du véhicule. Il faudra alors obtenir le visa du Port Autonome de Dakar en s'acquittant de la taxe portuaire. Il devra ensuite présenter le Bon à Enlever de la Douane au niveau de la Brigade de

Douane. Ce service de douane est différent de celui qui a initialement rempli les documents. La brigade procède à la vérification de certains éléments comme le numéro du châssis, le véhicule…

Le véhicule peut alors sortir.

1.2. ANALYSE ET INTERPRETATIONS DES RESULTATS ISSUS DE L'ENQUETE (QUESTIONNAIRE ET GUIDE D'ENTRETIEN)

- **QUESTIONNAIRE**

QUESTIONS 1 : Êtes-vous satisfait de la procédure de dédouanement au niveau de la NCST ?

Réponses obtenus	Nombre de réponses	Pourcentage
OUI	07	70%
NON	03	30%
Total	10	100%

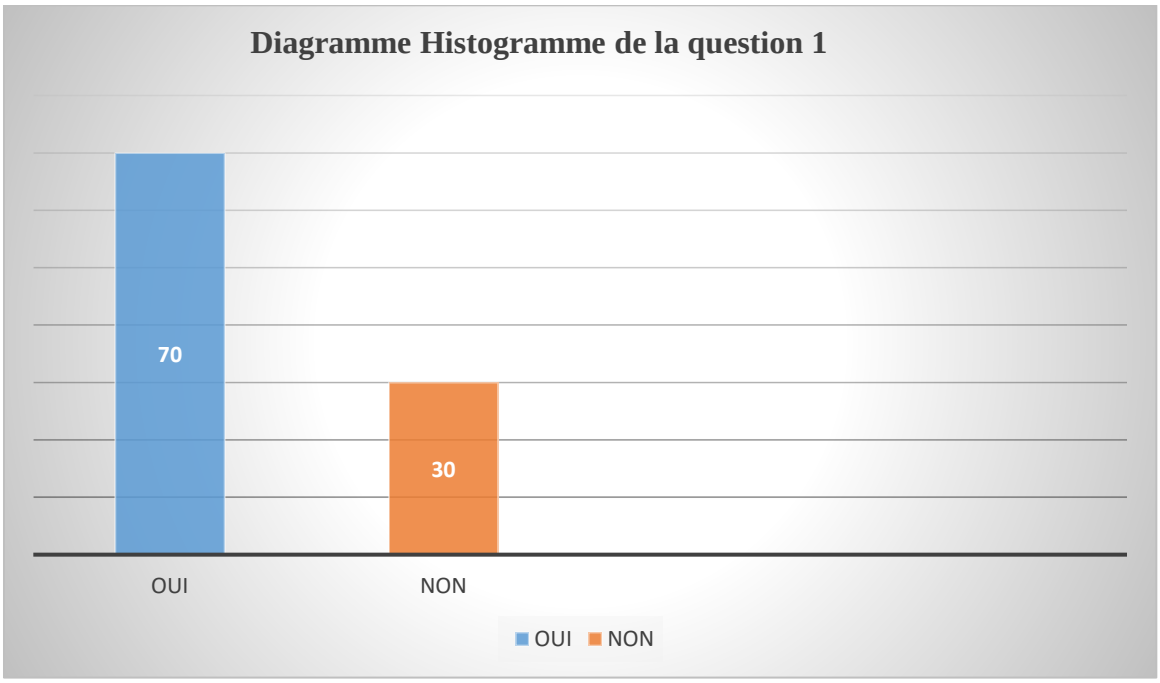

Figure 1 : Diagramme histogramme question 1, Source : séance de questionnaire à la NCST

Tous les agents qui ont eu à répondre oui à cette question sont satisfaits de la procédure de dédouanement qui s'effectue à la NCST et ceux qui ont répondus non ne sont pas satisfaire à cause de la lenteur du système GAINDE.

QUESTIONS 3 : Pensez-vous que le phénomène de la sous-traitance soit une bonne chose ?

Réponses obtenus	Nombres de réponses	Pourcentages
Oui	0	0
Non	10	100%
Total	10	100%

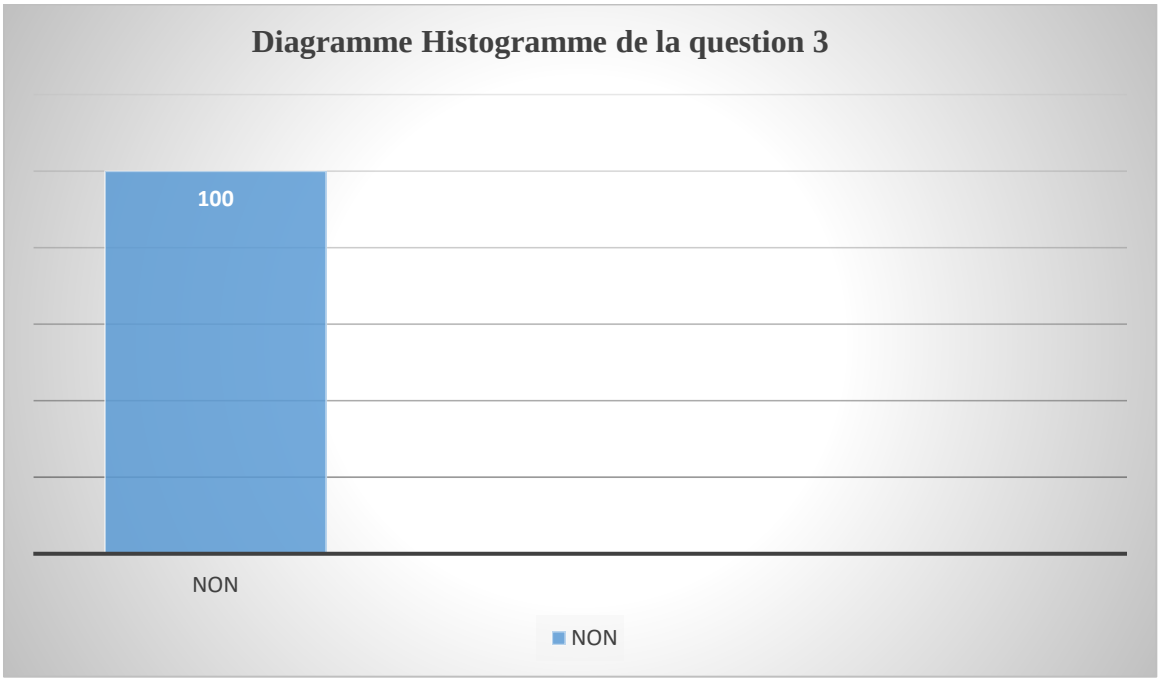

Figure 2 : Diagramme histogramme question 3, Source : séance de questionnaire aux transitaires

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.

QUESTIONS 5 : Les importateurs sont-ils satisfait des prestations de service que vous leur donnez ?

Réponses obtenus	Nombres de réponses	Pourcentages
Oui	20	83%
Non	04	17%
Total	24	100%

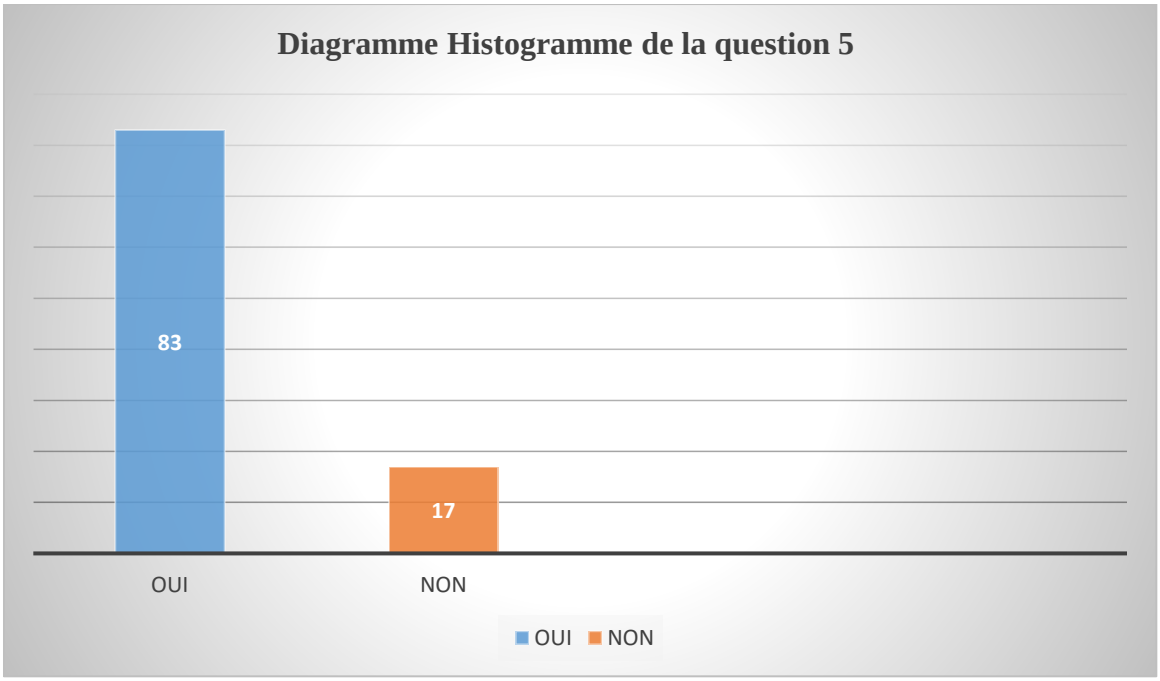

Figure 4 : Diagramme histogramme question 5, Source : séance de questionnaire à la douane

83%% ont répondu ‘’Oui’’ que les importateurs sont satisfait de leurs prestations de service, mais par compte les 17% restant ont dit non en déclarant que les importateurs se plaignent surtout des prix élevés des coûts des droits et taxes et parfois de la lenteur des procédures de dédouanement.

QUESTION 6: Selon vous le système GAINDE intégral nécessite-t-il une amélioration ?

Réponses obtenus	Nombres de réponses		Pourcentages	
	Déclarant	Douane	Déclarant	Douane
OUI	05	21	72%	81%
NON	02	05	28%	19%
Total	07	26	100%	100%

Diagramme histogramme de la question 6

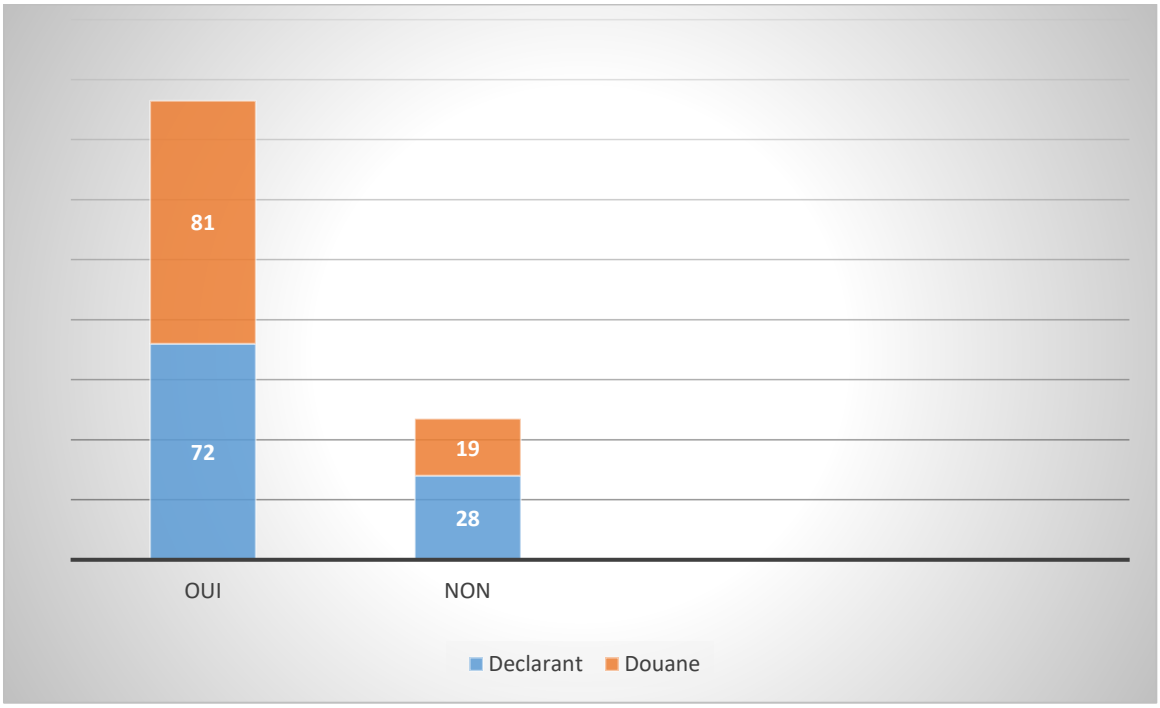

Figure 5 : Diagramme histogramme question 6, Source : séance de questionnaire aux déclarants et aux douanes

Comme le décrit clairement ce graphique, la majorité des deux acteurs entretenus, 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 fors de l'utilisation de ces derniers et qui retardent le traitement des dossiers. Si nous considérons les

avis des déclarants enquêtés, nous pouvons remarquer que 72% 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'accroitre son efficacité dans le traitement douanier des opérations du commerce extérieur et d'améliorer significativement les procédures de dédouanement. Par contre, les 28%, ont une affirmation négative par rapport 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 maitrise totale de ces derniers, En ce qui concerne les 81% des douaniers, ils relèvent que le système devrait être revu pour une amélioration profonde car, les mécanismes qui garantissent d'une part, la stabilité du système et d'autre part, le bon déroulement du processus, ne sont Pas encore effectifs, Par contre, les 19% restants évoquent que l'administration des douanes audit Impérativement collaborer avec la société GAINDE 2000 pour la mise en place des manques de formation des techniciens supérieurs sur les outils informatiques douaniers pour pallier les problèmes évoqués ci-dessus sur le système GAINDE intégral.

QUESTION 7 : Selon vous, ces coûts des droits et taxes devraient-ils être revus à la baisse ?

Réponses obtenus	**Nombres de réponses**		**Pourcentages**	
	Déclarant	**Douane**	**Déclarant**	**Douane**
OUI	05	21	79%	81%
NON	02	5	21%	19%
Total	07	26	100%	100%

Diagramme histogramme de la question 7

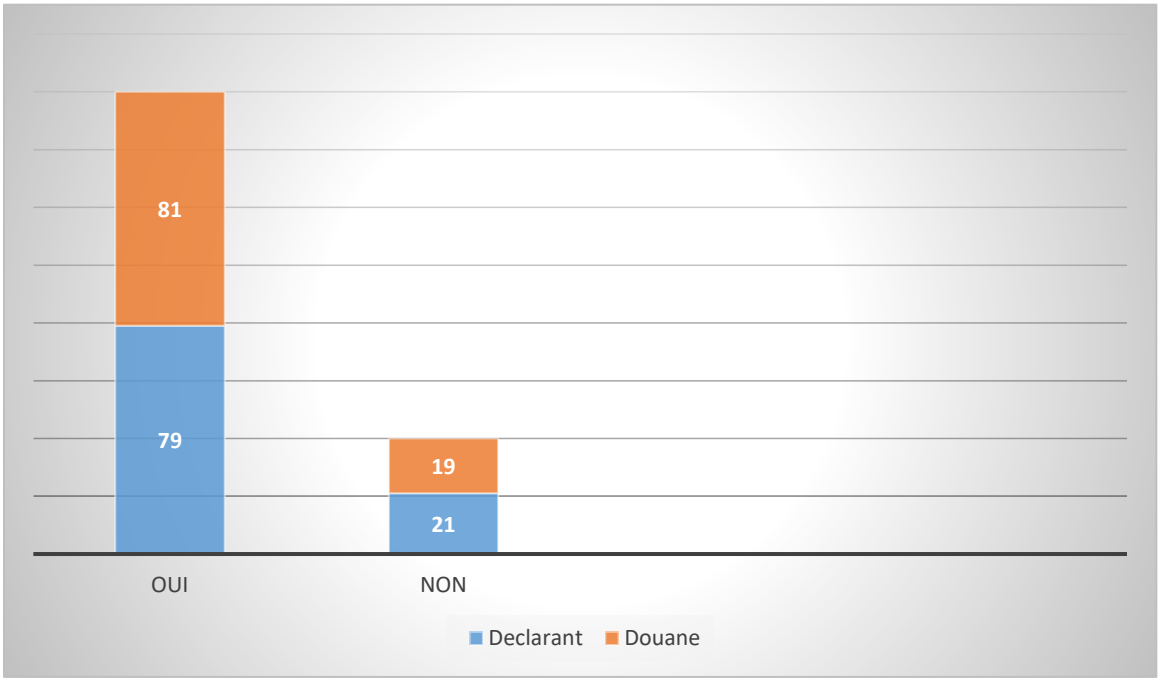

Figure 6 : Diagramme histogramme question 7, Source : séance de questionnaire aux déclarants et aux douanes

79% des déclarants ainsi que 81% des douaniers 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, Le fait de les diminuer pourrait permettre d'accroitre davantage l'évolution des importations.

21% des douaniers et 19% des déclarants par contre pensent que bien que ces tarifs soient chers, on doit les laisser car pour un pays comme le Sénégal dont les recettes douanières contribuent fortement à l'économie, le fait de baisser ces tarifs pourrait avoir un impact sur l'économie du pays.

QUESTION 10 : La mise en place des outils informatiques douaniers (GAINDE, ORBUS et CORUS) vous ont permis d'optimiser vos opérations de dédouanement ?

Réponses obtenus	Nombres de réponses		Pourcentages	
	Déclarant	Douane	Déclarant	Douane
Problème de connexion	02	02	29%	29%
Panne technique	04	04	57%	57%
Autres	01	01	14%	14%
Total	7	7	100%	100%

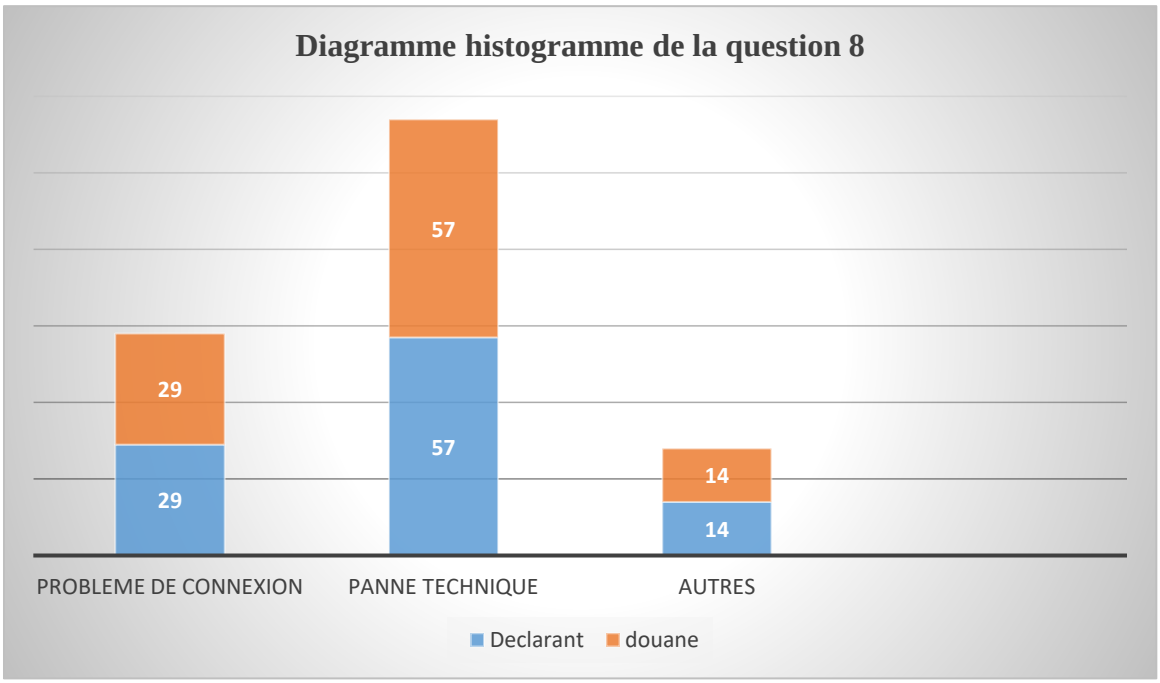

Figure 7 : Diagramme histogramme question 10, Source : séance de questionnaire aux déclarants et aux douanes

Ce graphique ci-dessus, nous montre que la majorité des difficultés rencontrées par les acteurs enquêtés dans l'utilisation de GAINDE intégral sont relativement lies aux problèmes de connexion (29% des déclarants et 29% douaniers confirment ces problèmes) et aux pannes techniques dont 57% des déclarants et 57% des douaniers relèvent que ces dernières sont dues depuis le serveur principal. Ils ne peuvent pas remédier à ces problèmes à leur niveau pour

exécuter leurs activités. Par ailleurs, les autres difficultés soulignées par les déclarants et les douaniers respectivement 14% et 14%, 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 .

- **GUIDE D'ENTRETIEN**

QUESTION 4 : Comment trouvez-vous les couts des droits et taxes ?

Réponses obtenus	**Nombres de réponses**		**Pourcentages**	
	Déclarant	**Douane**	**Déclarant**	**Douane**
Elevé	14	07	93%	70%
abordable	01	03	7%	30%
Total	15	10	100%	100%

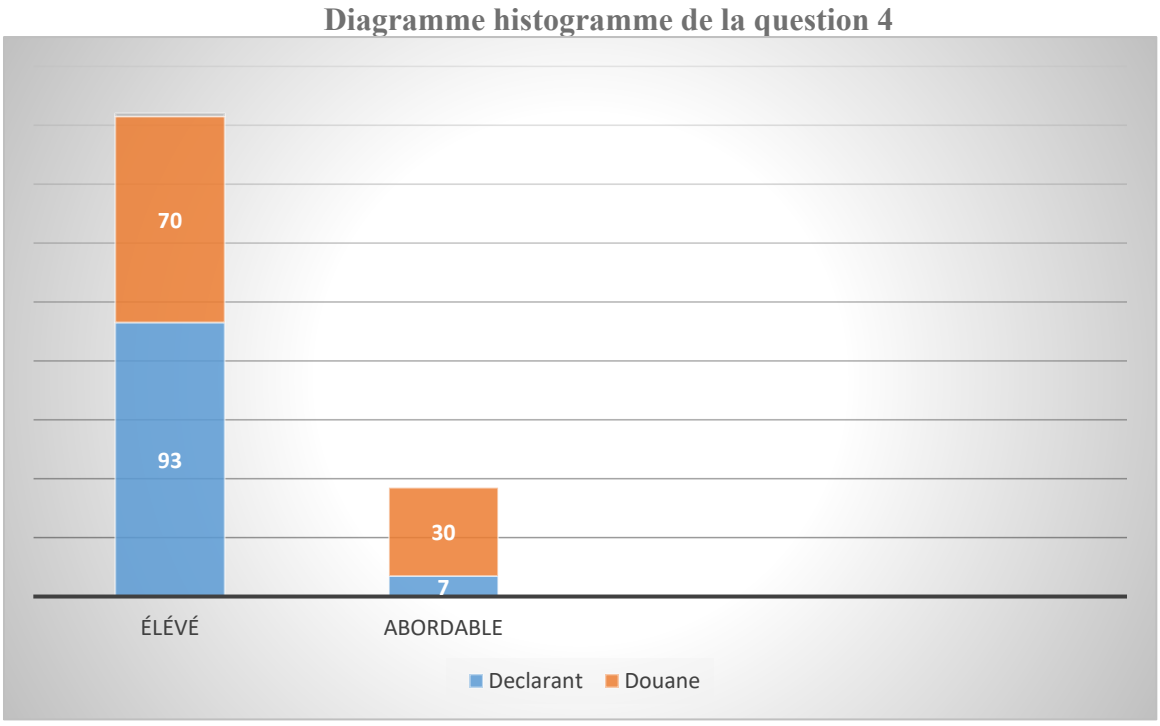

Figure 7 : Diagramme histogramme question 4, Source : séance de guide d'entretien aux déclarants et aux douanes

Ce graphique révèle que 93% des déclarants, et 70% des douaniers trouvent que les couts des droits de douanes sont élevés car étant en compétition avec les ports de la sous-région, ces couts doivent être attractive et permettre à la douane de faire plus de recette.

Pendant ce temps, 30% des douaniers ainsi que 7% des déclarants maintiennent que les droits et taxes sont abordables car le pays ne disposant pas de matière première compte sur ces recettes fiscales pour le développement de la nation

QUESTION 11: Comment trouvez-vous les procédures de dédouanement auprès de l'administration des douanes ?

Réponses obtenus	Nombres de réponses	Pourcentages
	Déclarant	Déclarant
Lente	08	50%
Rapide	04	25%
Très rapide	04	25%
TOTAL	16	100%

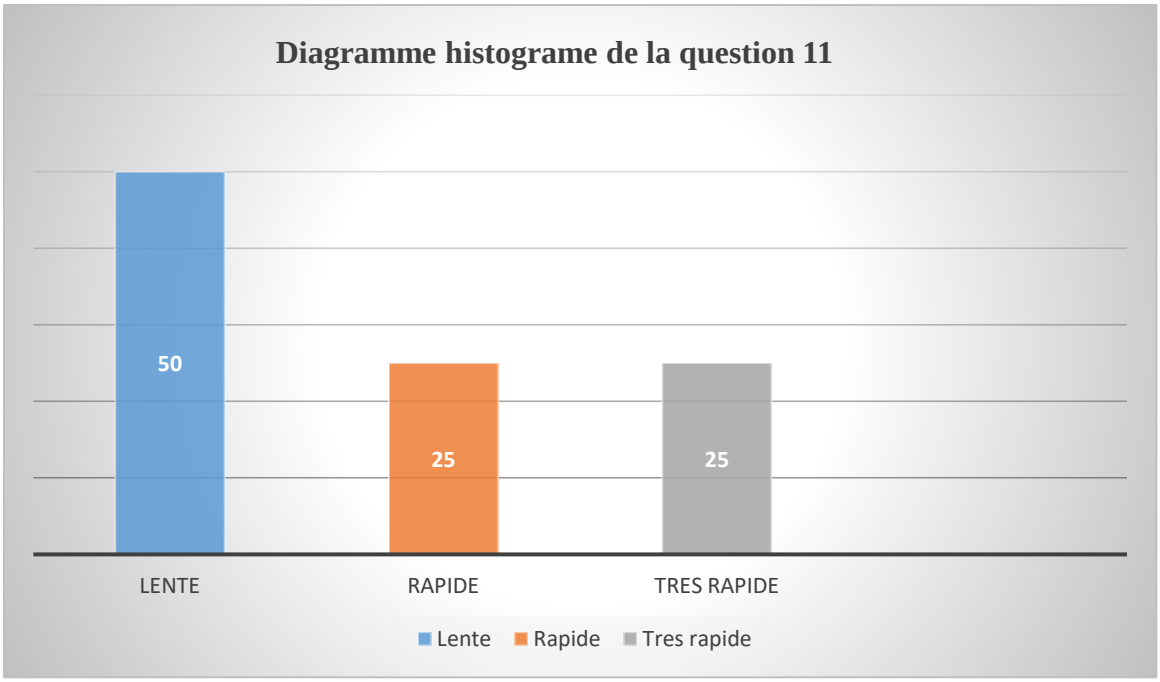

Figure 7 : Diagramme histogramme question 4, Source : séance de guide d'entretien aux déclarants et aux douanes

50% trouvent que les procédures sont lentes à cause du circuit douanier qui met du temps avec par exemple les visites qui se font pour la plupart du temps tardivement par les agents de douane etc.

25% ont répondu « rapide » car pour eux les procédures de dédouanement se font dans les temps

Les 25% ayant répondu « très rapide « pensent qu'aujourd'hui les procédures de dédouanement ont été simplifiées avec les outils comme GAINDE et ORBUS et elles se font plus rapidement qu'avant.

1.3 ANALYSE SWOT

Chaque entreprise évolue dans un environnement qui est susceptible d'influencer positivement ou de perturber ses activités. Dans l'analyse de l'environnement de l'entreprise. Plusieurs critères sont à prendre en compte afin de cerner les forces et les faiblesses puis les opportunités et les menaces. C'est dans cette perspective que nous proposons d'analyser les forces et les faiblesses d'une part, les opportunités et les menaces d'autre part de la DIRECTION GENERALE DE LA DOUANE.

TABLEAU SWOT :

FORCES	FAIBLESSES
▪ La **NCST** est située dans la zone industrielle ▪ Ancienneté de certains agents ▪ L'exécution fidèle des instructions ▪ Rendre compte à son client	▪ La sous-traitance ▪ Hausses des taxes douanières ▪ Le prix élevé du magasinage ▪ La lenteur dans le circuit de dédouanement ▪ Les problèmes de logistique des compagnies consignataires ▪ des absences répétitives, volet des retards ▪ Le manque de connaissance des textes régissant les procédures de dédouanement ▪ Manque d'exposer des employés ▪ L'absence d'un règlement intérieur

OPPORTUNITES	MENAGES
▪ une stabilité politique ▪ Avantage de postuler aux appels d'offres ▪ zone industrielle	▪ Manque d'environnement réglementé ▪ L'évolution technologique ▪ La course aux certifications

1.3.1 LES FORCES

- La **NCST** est située dans la zone industrielle, ce qui la met en contact direct avec plusieurs sociétés d'Import/Export qui peuvent être des clients potentiels pour l'entreprise ;
- L'entreprise a des agents qui ont une certaine ancienneté dans le domaine du transit ce qui leur donne une certaine maîtrise de la profession les agents de la **NCST** évoluent dans un climat de famille et les supérieurs hiérarchiques ne mettent aucune pression aux travailleurs .Le Directeur est très proche de ces employés.

  Lors de nos visites d'entreprise, nous avons constaté que la **NCST** obéit à certaines obligations du transitaire telles que :
- L'exécution fidèle des instructions qui consiste au devoir d'accomplir fidèlement les différentes clauses contractuelle établit avec son mandant c'est une bonne chose car tout transitaire se doit de se conformer aux instructions reçues sans excéder les limites de son mandant. Ceux qui ne se conforment pas aux instructions précises de leur mandant et qui par leur négligence causent préjudice à leur mandant commettent une faute engageant leur responsabilité ;
- Le devoir de conseil : Pour toutes les opérations relevant de ces compétences, le transitaire comme tout professionnel est tenu d'un devoir de conseil et d'information envers son mandant. Il doit avoir la capacité d'informer correctement son client afin de le décharger de tous soucis vu qu'en raison de sa spécialisation il est sensé bien connaitre. C'est dans ce cadre que s'inscrit la **NCST** car lorsqu'un client vient, le chef de transit l'informe de manière détaillée sur l'ensemble des procédures à suivre bien avant de signer l'ordre de transit ;
- Rendre compte à son client : La **NCST** répond à l'obligation de rendre compte à son client qui consiste à mettre au courant son mandant autrement dit lui faire un compte rendu c'est-à-dire l'informer dans la mesure du possible de façon permanente de

l'exécution des tâches qu'il effectue . Cette obligation est bénéfique en ce sens que dans le cas où l'exécution des instructions reçues s'avère impossible, le mandant pourra lui donner d'autres instructions qui pourront lui permettre de faciliter ce qu'il accomplit. Durant nos jours de visite au sein de la société, nous avons constaté que les agents sont en contact permanent avec leur client ce qui montre qu'ils remplissent convenablement cette obligation ;

1.3.2 .LES FAIBLESSES

- La sous-traitance : Ici il s'agit des transitaires ambulants qui contournent les clients au port en leur offrant des faibles prix. Ils ont tendance à prendre une grande partie de la clientèle et commence à devenir des concurrents potentiels pour les entreprises car ils deviennent de plus en plus nombreux de jours en jours ;
- Les taxes douanières sont excessivement élevées ce qui entraîne une démotivation chez les importateur car ils ont maintenant tendance à diminuer leurs importations et ceci se répercute sur la clientèle des sociétés de transit ;
- Le prix élevé du magasinage des marchandises qui dépassent les délais prévu qui constitue une charge pour l'entreprise car elle est obligée de débourser des sommes colossales pour pouvoir s'acquitter de ces frais ;
- La lenteur dans le circuit de dédouanement : ici nous avons remarqué quelques dysfonctionnements dans la façon de travailler des agents de douane.il y a des lenteurs administratives. Prenons pour exemple le cas des visites qui sont faites pour la plupart du temps en retard ce qui élargit encore plus la durée du circuit alors que l'entreprise de transit c'est déjà engagé auprès de ses clients à livrer à une date bien précise qu'elle sera obligée de changer ce qui n'est pas une bonne chose pour la renommée de la société ;
- Les problèmes de logistique des compagnies consignataires constituent aussi un ralentissement du processus de dédouanement car ces compagnies sont souvent confrontées à un problème de manque de véhicules pour la livraison des marchandises qui se fait généralement en retard ce qui met l'entreprise de transit en conflit avec son client qui veut être en possession de sa marchandise dans les plus bref délais ; - Une grande partie de la clientèle n'arrive pas à s'acquitter convenablement de leurs dettes dans les délais fixés lors de leurs négociations. Le plus souvent ils paient leur dû en retard ce qui constitue un handicap pour la société qui voit sa caisse se vider ce qui fait qu'elle n'est plus capable de procéder à plusieurs autres opérations et est assujetti à attendre que le règlement effectif de ces créances lui soit fait ; Le manque de

motivation des salariés qui se traduit par la faible rémunération du personnel. A travers cela nous avons remarqué que les agents partent aussitôt que la concurrence leur propose un meilleur salaire ce qui constitue une perte en ressources humaines pour l'entreprise ;

- Concernant le volet des retards, des absences répétitives sans justification qui ont des répercutions dans la productivité de l'entreprise, car nous avons remarqué que les employés viennent à l'heure qui leur convient ce qui montre qu'il y a un laisser aller dans l'établissement ;
- Le manque de connaissance des textes régissant les procédures de dédouanement, les obligations et la responsabilité du transitaire par les employés. Nous avons remarqué que les employés n'ont qu'une connaissance superficielle de ces textes alors qu'ils devraient les maitriser pour bien effectuer leurs travail car la non connaissance de ces textes pourrait mettre la société en danger en cas de litige ;
- Les employés ont peur de s'adresser à leur employeur pour exposer leurs préoccupations et cachent leur mécontentement sur certains faits qui se passent dans l'entreprise ceci détériore les relations dans l'entreprise ce qui n'est pas propice pour le développement de la société ;
- L'absence d'un règlement intérieur au sein de l'entreprise constitue un grand handicap dans le fonctionnement de l'entreprise car toute entreprise qui se veut prospère doit fonctionné selon des règles. La **NCST** n'a pas de règlement intérieur. C'est ce qui explique le fait que chaque employé travail comme il veut. C'est pourquoi il y a la présence des absences et retards fréquents ;

1.3.3. LES OPPORTUNITES

- Le Sénégal est un pays africain ayant une stabilité politique et que le PAD accueille pas mal des navires, ce qui donne beaucoup de travail aux entreprises de transit dans le dédouanement des marchandises étant donné que la **NCST** fait partie de ces entreprises donc elle a l'avantage de bénéficier de cette situation ;
- La **NCST** à l'avantage de postuler aux appels d'offres nationaux et internationaux que propose l'Etat ;
- La **NCST** est située dans la zone industrielle, ce qui la met en contact direct avec plusieurs sociétés d'import / export qui peuvent être des clients potentiels pour l'entreprise.

1.3.4 LES MENACES

- L'environnement n'est pas réglementé contre la concurrence en ce sens que cela laisse le droit aux acteurs de diminuer les prix autant que possible ce qui justifie le monopole de certaines entreprises dans le secteur ;
- L'évolution technologique sans cesse en mutation ce qui pousse certaines entreprises à disparaitre si elles ne se mettent pas au diapason. La **NCST** devrait s'inscrire dans cette optique en se dotant d'un matériel informatique qui répond à la nouvelle donne.
- La course aux certifications : les entreprises doivent être certifiées afin de rendre leurs services plus crédibles face à la clientèle car de nos jours on accorde un peu plus d'importance aux entreprises certifiées. La **NCST** ne possède pas de certification ce qui constitue une menace. Elle doit chercher à se faire certifier afin de répondre aux normes internationales pour donner une certaine fiabilité aux services

SECTION II : RECOMMANDATIONS

Dans l'espoir de vouloir améliorer aux difficultés de cette entreprise, nous nous proposons d'apporter quelques recommandations suivantes :

- Afin d'améliorer l'image et de mieux faire connaître l'entreprise, il serait souhaitable d'adopter une politique de publicité pour faire en sorte que l'entreprise soit mieux connu du publique ;
- 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'établissement d'un règlement intérieur dans la société serait d'un grand apport car il va permettre de restructurer le fonctionnement de l'entreprise (heures de travail, le statut de chaque intervenants…) qui souffre de plusieurs maux tels que les retards, les absences répétitifs non justifiés etc. il serait aussi souhaitable que ce règlement intérieur soit respecté soigneusement ce qui permettra à l'entreprise d'améliorer sa productivité,
- 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 ;
- Débourser un capital, afin d'investir pour l'amélioration et l'élargissement des secteurs d'activités dans l'entreprise ;
- Acheter du matériel de travail performant pour se mettre au diapason des nouvelles techniques de l'information et de la communication (NTIC) car de nos jours pour être compétitif il faut avoir un matériel de très bonne qualité ce qui va permettre d'accélération du travail ;
- 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 notre;
- 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 satisfait, protégé et fier de la place qu'il occupe dans l'entreprise pour ne pas être tenté par les propositions des entreprises concurrentes ;
- 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 ;

- On devrait donner la possibilité aux employés de pouvoir mieux exprimer leurs préoccupations. Pour ce fait, la création d'un syndicat ou la nomination d'un porte-parole des employés serait souhaitable pour que la communication soit effective dans la société ;
- Lors de l'établissement des déclarations, il faudrait que les agents soient un peu plus vigilants pour éviter au maximum les erreurs dû au manque d'inattention ;
- 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 ;
- 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 nombre considérable d'importation que le port autonome de Dakar enregistre chaque année, il serait souhaitable qu'il ait assez d'agents de douane pour rendre le circuit de dédouanement un peu plus rapide ;
- Il 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 permettraient d'avoir une bonne maitrise de ce système ;
- L'Etat devrait mettre en place des mesures visant à d'aider les sociétés de transit national pour qu'ils puissent être compétitifs avec les grandes compagnies internationales qui offrent des services très performants et qui sont leurs clients potentiels car ils ont une grande partie de la clientèle et il n'est pas facile pour les entreprises nationales de se positionner sur leur marché.

CONCLUSION

Au terme de cette étude de recherche, nous retiendrons que le Sénégal occupe une position idéale pour tirer parti des avantages économiques des échanges commerciaux en raison de son port commercial qui constitue le principal point d'entrée des différents types de navires. Pour cela le transport maritime est vu comme un mode de transport efficace car il est plus facile pour les opérateurs issus de pays disposant le port de dynamique et de façade maritime non négligeable de penser à un acheminement par voie maritime. Ce qui entraîne un fort développement des compagnies maritimes qui influencent la présence massive de transport dans les ports.

Toute personne qui désirent s'adonner à une importation de véhicules doit remplir certaines règles préalablement établis par les autorités compétentes afin de favoriser la bonne gestion de la transaction .Conformément à la réglementation qui porte sur l'importation des véhicules, les agents de transit sont tenus de fournir des documents. Les formalités requises pour le dédouanement reflètent le cadre règlementaire que doivent respecter les opérateurs. Mais celui-ci est plus pesant pour les importateurs. Une réglementation excessive paralyse les importations. Au-delà il y a également les droits et taxes douaniers qui posent problème car ils sont jugés excessifs. Beaucoup reste à faire dans le domaine douanier .De ce fait il est important pour l'Etat sénégalais de dégager ou d'élaborer de perspective et des reformes afin d'harmoniser les procédures douanières.

Le travail de recherche ne s'est pas fait sans difficultés dont le principal est l'accès à certaines informations.

Les agents de transit sont aux services des marchandises et par la même entremise au service du commerce international et donc indispensable au développement du commerce international. Grâce à leur connaissance du marché et à leur relation à l'étranger, les sociétés de transit contribuent à la promotion des échanges, à l'équilibre ou encore à l'amélioration de la balance des paiements, il contribue au renforcement de l'économie d'un pays.

Cependant, force est de constater que la disponibilité des agents de l'entreprise NCST et du personnel de la douane ont permis de mieux structure le présent mémoire.

A cet effet, les exigences d'attrait de l'investissement et d'amélioration de la compétitivité de l'entreprise nécessitent une écoute attentive des opérateurs économiques, afin de recenser facilitation idoine pour l'aménagement d'un cadre propice au développement des affaires. C'est dans ce contexte marqué par des mutations multiformes et multidimensionnelles que la

mission de facilitation a été mise en place pour combler un vide en permettant aux entreprises de mieux connaitre les instruments douaniers.

Mieux encore la douane doit accompagner l'entreprise dans la voie de l'efficacité en conseillant utilement l'entreprise afin :

- de fournir toutes informations sur les procédures douanières
- d'informer les entreprises sur les avantages découlant des régimes économiques et particuliers, et sur les procédures et régimes douanières les mieux adaptés à leur besoin
- de fournir aux entreprises l'assistance et le conseil en matière douanière de nature à le promouvoir leur compétitivité.

Ce mémoire nous a permis non seulement d'appliquer les connaissances acquises au cours de la formation mais aussi d'acquérir une expérience professionnelle sur le terrain. Toutefois, il est important de souligner, comme dans tout travail de recherche, que ce document de mémoire de LICENCE n'est pas objet aux critiques et recommandation pédagogique en ce sens que, son objectif général est un apport sans fin aux nombreuses questions que les praticiens, les théoriciens, les professionnels et les spécialistes des domaines d'activités couverts par les services tentent de résoudre depuis plusieurs décennies.

Et nous espérons que les recommandations et les suggestions faites dans ce mémoire apporteront des compléments, voire des esquisses de réponses aux problématiques inhérentes aux opérations de dédouanement des marchandises importées par voie maritime.

BIBLIOGRAPHIE

- LE MEMOIRE DE ROSIE FRANCELLE MOUTANGO INTITULE « ANALYSE DE LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT DES VEHICULES IMPORTES PAR VOIE MARITIME : CAS DE GETMA CONGO » 2014-2015

- SOULAYMANE KOITA DANS SON MEMOIRE INTITULE « PROCEDURE DE DEDOUANEMENT DES MARCHANDISES IMPORTEES AU SENEGAL PAR VOIE MARITIME : CAS DE GENETRANS AL-SA » 2009-2010

- MEMOIRE DE ARONY CAXIAS Y.MITHOUN INTITULE : « ANALYSE DE LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT DES VEHICULES USAGES A L'IMPORTATION PAR VOIE MARITIME AU SENEGAL » MASTER 2 EN MANAGEMENT PORTUAIRE ET MARITIME : 2016/2017

WEBOGRAPHIE

- https://www.memoireonline.com (accédé en juillet et août)
- http://mediateque.supdeco.sn (accédé en juillet et août)
- http://www.douanes.sn (accédé en juillet et août)
- https://nicolasavocat.com (accédé en juillet et août)
- https://www.douanes.gov.dz (accédé en juillet et août)

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE : 1

NOMBRES	QUESTIONS	REPONSES	
		OUI	NON
1	Êtes-vous satisfait de la procédure de dédouanement qui s'effectue à la NCST ?		
2	Etes-vous satisfait des conditions de travail et des salaires que vous percevez ?		
3	Pensez-vous que le phénomène de la sous-traitance soit une bonne chose ?		
4	Pensez-vous que les agents de douane effectuent correctement leur travail ?		
5	Les importateurs sont-ils satisfaits des prestations de service que vous leur donnez ?		
6	Selon vous le système GAINDE intégral nécessite-t-il une amélioration ?		
7	Selon vous, ces coûts devraient-ils être revus à la baisse ?		
8	La mise en place des outils informatiques douaniers (GAINDE, ORBUS et CORUS) vous ont permis d'optimiser vos opérations de dédouanement ?		
9	Payez-vous des redevances ou taxes dans la pratique de vos activités ?		
10	Existe-il une collaboration entre votre service et d'autre département ?		

ANNEXES 2 :

Guide d'entretien :

1. Quels sont les problèmes de l'entreprise en matière de dédouanement ?
2. Comment trouvez-vous le climat de travail dans l'entreprise ?
3. Comment trouvez-vous les couts des droits et taxes ?
4. Comment mettre l'action en place pour accélérer le dédouanement ?
5. Comment avez-vous fait pour concrétiser cela, par quels investissements ?
6. Quels sont les problèmes qui se posent en matière de dédouanement ?
7. Quels sont les matériels utilises pour la procedure de dédouanement ?
8. Quelles moles du port autonome de Dakar exercez-vous le plus vos services ?
9. Quels sont les jours où vous avez le plus souvent des services ?
10. Comment trouvez-vous la procédure de dédouanement auprès de l'administration des douanes ?
11. Quels difficiles rencontrez-vous lors de vos services ?
12. Comment se passe l'organisation de vos services ?
13. En quoi consiste la pertinence de ce thème ?
14. Comment peut-on le traiter ?
15. Quelles sont vos plans de résolution de ces problèmes en courus ?
16. Combien de véhicule usagé importez-vous par ans ?
17. Que pensez-vous du phénomène de la sous-traitance ?
18. Combien de jours il vous faut pour dédouaner les véhicules ?
19. Combien de véhicule pouvez-vous dédouaner lors de vos services ?
20. Quelles sont les marques des véhicules usages les plus importes ?

TABLE DES MATIERES

DEDICACE I
REMERCIEMENTS II
SOMMAIRE III
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS IV
FICHE SIGNALETIQUE DE L'ENTREPRISE V
RESUME VI
INTRODUCTION 1
PREMIERE PARTIE : CADRE DE L'ETUDE 8
SECTION I : PRESENTATION DE L'ENTREPRISE 8
I. HISTORIQUE 9
A. DIRECTION GENERALE 9
B. DIRECTION DES RESSOURCES HUMAINES 9
SECTION II : ACTIVITES ET MISSIONS DE LA SOCIETE NOUVELLE COMPAGNIE SAHELIENNE DE TRANSIT 13
A. LES DIFFERENTES ACTIVITES DE L'ENTREPRISE 13
B. MISSION DE LA SOCIETE 15
C. LES RESSOURCES DE LA SOCIETE NOUVELLE COMPAGNIE SAHELIENNE DE TRANSIT 15
DEUXIEME PARTIE : CADRE ANALYTIQUE 17
SECTION I : PRESENTATION ET ANALYSE DES DONNEES, INFORMATIONS ET RESULTATS DE L'ENQUETE 17
1.1.PRESENTATION DE LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT VEHICULE 17
A.Description du processus 17
B.LE CALCUL DES DROITS ET TAXES : 18
1.2. ANALYSE ET INTERPRETATIONS DES RESULTATS ISSUS DE L'ENQUETE (QUESTIONNAIRE ET GUIDE D'ENTRETIEN) 20
1.3 ANALYSE SWOT 29
1.3.1 LES FORCES 30
1.3.2 .LES FAIBLESSES 31
1.3.3. LES OPPORTUNITES 32
1.3.4 LES MENACES 33
SECTION II : RECOMMANDATIONS 34

CONCLUSION 36
BIBLIOGRAPHIE VIII
LISTE DES ANNEXES IX