REPUBLIQUE DU SENEGAL

Peuple – Un but – Une foi

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

DIRECTION GENERALE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

Avenue Faidherbe Dakar-Sénégal
Tel : 338496919 Fax : 338215074
Email : www.supdeco.sn

Point E Rue 3 Prolongée, Boulevard de L'Est Pt E Tel : 338599595
Fax : 338215974 Email : ist@supdeco.sn

Agrément nº 01/AG/SAC/ME/DES

MEMOIRE

Présentée par

Aicha AIFARAH CHARIF

Pour l'obtention du diplôme de

MASTER TRANSPORT ET LOGISTIQUE

Domaine : Science de la gestion

Mention : Ingénierie des affaires

Option : Management Portuaire et Maritime

SUJET :

PROCEDURE DE DEDOUANEMENT DES PANNEAUX SOLAIRES PAR VOIE MARITIME : CAS DE PANATRANS

Soutenu à l'IST le 29/01/2019 devant le jury composé de :

Professeur Mor Talla DIALLO

Docteur Alioune Abi T.NGUER

Encadreur : (Sékhou SOUMARE) sous la supervision du Professeur Mor Talla DIALLO

Année 2018/2019

DEDICACES

Aucune dédicace ne serait exprimer mon respect, mon amour éternel et ma considération pour les sacrifices que vous avez consenti pour mon instruction et mon bien être. Que ce modeste travail soit l'exaucement de vos vœux tant formulés, les fruits de vos innombrables sacrifices, bien que je ne vous en acquitterais jamais assez. C'est tout simplement que je dédie ce mémoire a :

- Mon défunt père AIFARAH CHARIF que dieu le tout puissant l'accorde son paradis éternel ;
- A ma mère Amina moussa comme toute mère qui a su m'aider, m'encourager a avancé dans la vie ;
- A mon grand frère Salahadine et ma sœur Nafissa qui m'ont épaulé tout au long de mon cursus scolaire.

REMERCIEMENTS

Mes remerciements vont à l'endroit des personnes qui ont contribuées à l'élaboration de ce mémoire.

Je voudrais tout d'abord adresser toute ma gratitude au directeur de ce mémoire, **M. Sékhou SOUMARE**, pour son aide précieuse, ses conseils et pour le temps qu'il m'a consacré.

Je voudrais remercier tout le corps professoral du Groupe SUP DE CO Dakar pour le savoir qu'ils nous ont transmis.

Je remercie également le personnel de la société PANATRANS particulièrement Mr BA qui a accepté de nous recevoir tout en sachant notre objectif et le choix portant sur leur entreprise ont permis d'avancé notre travail.

Mes remerciements vont enfin à tous mes amis et collègues qui m'ont apporté leur support moral et intellectuel. Un grand merci à Omar Mohamed Youssouf, Salem Ahmed, Kellog ETOUA, Idriss Meike, Ibrahim Saleh pour leur accompagnement durant ce travail.

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURE

Tableau 1 : Entretiens avec les acteurs du domaine 17

Tableau2 : l'évolution du nombre de dossiers traités par année depuis 2013 jusqu'à 2017... 25

Tableau 3 : Classification des agents de PANATRANS par catégorie socioprofessionnelle 29

Tableau 4 : Répartition du chiffre d'affaires de la société de 2015 à 2017 30

Tableau 5 : Liste des droits et taxes à liquider..... 41

Tableau 6 : Calculs des droits et taxes des panneaux solaires 44

Tableau 7 : Schéma de la procédure de dédouanement 45

Tableau 8 : Représentation analyse SWOT 55

Figure 1 : Organigramme de PANATRANS 27

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique nº 01 : Evolution du traitement des dossiers par an……24

Graphique nº 02 : Répartition du chiffre d'affaires de la société de 2015 à 2017……28

Graphique nº 03 : Question nº 1 de l'enquête……45

Graphique nº 04 : Question nº 2 de l'enquête ……...46

Graphique nº 05 : Question nº 3 de l'enquête ……...47

Graphique nº 06 : Question nº 5 de l'enquête ……..50

Graphique nº 07 : Question nº 6 de l'enquête ……..51

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

AV	Attestation de vérification
AI	Attestation des importations
AC	Attestation de change
ANSD	Agence Nationale de la statistique et de la démographie
BAE	Bon à enlever
CEDEAO	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'ouest
COSEC	Conseil Sénégalais des chargeurs
CAF	Cout Assurance Fret
COTECNA	Contrôle Technique Nationale
DPI	Déclaration préalable d'importation
FOB	Free on Board
FCL	Full Container Load
GAINDE	Gestion Automatisée des informations Douanières et des Echanges
GATT	General Agreement on tariffs and Trade
OT	Ordre de transit
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMD	Organisation mondiales des douanes
PAD	Port Autonome de Dakar
PVI	Programme vérification des importateurs
PPM	Personne Physique Morale
SWOT	Strengts Weaknesses Opportunities Threats
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest-Africain

Résumé

Notre cas d'étude pour la rédaction de ce mémoire porte sur la « procédure de dédouanement des panneaux par voie maritime : cas de PANATRANS ».

L'activité de dédouanement consiste à l'accomplissement de l'ensemble des formalités afin de placer les marchandises sous un régime douanier.

Cependant, les marchandises importées arrivée au port sont gardés, surveillés et prise en charge entre les mains de la douane afin qu'ils suivent une étape de procédure de dédouanement jusqu'à l'accomplissement des formalités douanières permettant leur enlèvement. Cette formalité administrative douanière permet d'empêcher le versement frauduleux des marchandises importées sur le marché national. En effet, cette activité est exercée par le commissionnaire agrée en douane (PANATRANS) qui est un intermédiaire entre la douane et le propriétaire de la marchandise afin d'assurer les procédures administratives douanières pour le compte de leur client pour que PANATRANS intervient juridiquement à l'enlèvement de la marchandise qui est le panneau solaire pour notre cas d'étude.

La relation entre deux entités (commissionnaire agrée en douane et l'Administration de douane) est matérialisé par le bais du système informatique douanier qui est le GAINDE (Gestion Automatisé des Informations Douanières et des Echanges). Ce système est marquée par la dématérialisation (zéro papier), et la douane a opté pour la mise en place de ce système informatique douanier parce que ce dernier a offert beaucoup plus de fiabilité pour l'utilisateur et les opérateurs économique et a permis d'anticiper sur la marchandise avant son arrivée.

La procédure de dédouanement est suivie de plusieurs étapes, d'abord les formalités préalables de dédouanement constitué de la conduite et la mise en douane, ensuite des formalités de dédouanement qui met en relation le déclarant l'importateur pour la collecte des document de pré-dédouanement et enfin la procédure de dédouanement proprement dite qui consiste à établir la déclaration en détail et ainsi que le contrôle par le service de douane.

Summary

Our case study for the writing of this thesis deals with the "procedure for clearing panels by sea: the case of PANATRANS".

The customs clearance activity consists of the completion of all the formalities in order to place the goods under a customs procedure.

However, imported goods arriving at the port are kept, watched over and taken over by the customs so that they follow a stage of customs clearance procedure until customs formalities for their clearance are completed. This customs administrative formality makes it possible to prevent the fraudulent payment of imported goods on the national market. Indeed, this activity is carried out by the authorized customs agent (PANATRANS) who is an intermediary between the customs and the owner of the goods in order to ensure customs administrative procedures on behalf of their client so that PANATRANS intervenes legally in the customs. Removal of the merchandise which is the solar panel for our case study.

The relationship between two entities (authorized customs agent and the Customs Administration) is materialized through the Customs computer system which is the GAINDE (Automated Management of Customs Information and Exchanges). This system is marked by the dematerialization (paperless), and the customs has opted for the establishment of this customs computer system because it has offered much more reliability for the user and economic operators and has allowed anticipate the goods before they arrive.

The customs clearance procedure is followed by several steps, first of all the customs clearing formalities consisting of the conduct and the customs clearance, then the clearance formalities that connect the declarant to the importer for the collection of the documents of pre-clearance. Customs clearance and finally the actual customs clearance procedure which consists in establishing the accounting in detail and as well as the control by the customs service.

SOMMAIRE

INTRODUCTION 1
PREMIERE PARTIE : CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE 4
CHAPITRE 1 : CADRE THEORIQUE 5
CHAPITRE 2 : CADRE METHODOLOGIQUE 15
DEUXIEME PARTIE : CADRE PRATIQUE ET ANALYTIQUE 19
CHAPITRE 3 : CADRE PRATIQUE 20
CHAPITRE 4 : CADRE ANALYTIQUE 46
CONCLUSION 57
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES I
WEBOGRAPHIE II
LISTE DES ANNEXES III
TABLE DES MATIERES VII

INTRODUCTION

Depuis plusieurs années, nous assistons au développement des échanges commerciaux mondiaux caractérisés par d'intenses flux des marchandises.

Le besoin d'échanger avec le monde extérieur a entrainé des mutations profondes, sociales, économiques et environnementales définies sous le vocable de "mondialisation" faisant du monde un village planétaire.

En effet, avec la mondialisation de l'économie, le commerce a connu une évolution très rapide au niveau international entrainant les entreprises de production vers la conquête de nouveaux marchés dans plusieurs pays. Ainsi, les relations commerciales d'importations et d'exportations de biens et de services jouent un rôle capital dans le développement économique d'un pays. Cependant, aucun pays ne peut vivre en autarcie et cela à entrainer avec la création d'une organisation appelée GATT[1] entrée en vigueur en janvier 1948. Elle avait comme mission de définir un ensemble des règles communes applicables au commerce international et de libéraliser les échanges entre les Etats membres. Cette dernière a été remplacée par l'OMC[2], en janvier 1995 qui a pour objectif de favoriser les échanges internationaux. L'OMC est une organisation internationale qui a succédé à l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT).

En effet, l'économie d'un pays repose en grande partie sur des recettes perçues par la douane qui contribuent aux activités économiques nationales en facilitant les échanges.

C'est dans ce contexte que, l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD) a été créée en 1952. Elle est un organisme intergouvernemental indépendant, dont la mission principale est d'améliorer l'efficacité des administrations douanières membres 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 parties des pays en développement, sont responsable de la gestion de plus de 98%[3] du commerce mondial.

Cependant, nous ne pouvons pas parler de libre-échange, sans pour autant mentionner la révolution au niveau du secteur du transit qui reste un facteur déterminant de la transformation du commerce International.

[1] Général Agreement on Tarifs and Trade (Accord Général sur les Tarifs Douaniers et le commerce
[2] Organisation Mondiale du Commerce
[3] Information tirée sur http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/fr/pdf/about-us/wco-in-brief/depl-omd-fr-a4.pdf?la=fr

Le port est le lieu d'escale des navires destinés au transit de marchandises. Au Sénégal, c'est au Port Autonome de Dakar (PAD) que séjournent les différents navires commerciaux qui entrent et sortent du pays.

Lors de leur acheminement, les marchandises importées ou exportées suivent un processus composé d'une succession d'opérations de transport, manutention, stockage et de dédouanement. Les différents points intermédiaires où s'effectuent le changement du mode de transport sont des points de transit. Au niveau de chaque point de transit, se trouve un intermédiaire spécialisé qui prend en charge la marchandise, réalise les formalités de transit conformément aux instructions qu'il a reçu et cette personne ne rien d'autre qu'un auxiliaire de transport communément appelé « transitaire » qui est le plus important au regard de la douane qui travail pour ses clients en tant que déclarant.

Au Sénégal, c'est la Douane qui assure les missions à vocation fiscale et économique. Ainsi toutes les marchandises importées ou exportées doivent être conduites en douane pour y être déclarées.

Aujourd'hui la douane est un véritable partenaire de l'importateur et de l'exportateur. Les agents de douane sont soumis au statut général de la fonction publique et au statut particulier du personnel de douane. L'Administration des Douanes est l'une des structures des pouvoirs publics ayant un caractère paramilitaire sous tutelle du Ministère de l'Economie et des Finances. La mission de l'administration de douane consiste principalement en la défense et la protection d'un pays et puis sur la perception des droits et taxes. L'exonération et l'allègement de droit de douane sont règlementés dans les accords de libre-échange.

A cet effet, pour assurer la rapidité, l'efficacité et la compétitivité de ces opérations, la douane sénégalaise par le biais de l'Etat, a mis en place plusieurs outils informatiques qui permettent d'améliorer la fluidité des opérations de dédouanement des marchandises à savoir : le système GAINDE, ORBUS et CORUS communément appelé GAINDE intégral. Le premier, assure toutes les opérations douanières en amont et en aval, le second, est un outil de collecte des données de pré dédouanement et de rattachements des documents électroniques et enfin le dernier, est un outil de paiement électronique des droits et taxes perçues par le trésor public (l'Etat).

Ces systèmes consistent à intégrer de nouvelles applications dans le processus de dédouanement des marchandises sur la base des nouvelles technologies de l'information et de la communication.

En outre, le transport maritime est le plus utilisé, plus de quatre-vingt-dix pourcent (90%)[4] des échanges mondiaux passent par cette voie. Ce secteur joue un rôle fondamental dans la mondialisation d'aujourd'hui ; d'où l'intérêt de développer davantage ce secteur. Le Sénégal, conscient de l'enjeu de ce secteur dans la croissance de son économie nationale n'a cessé d'apporter des innovations afin de répondre aux exigences des normes actuelles requises sur le plan international. Ces innovations trouvent leur explication dans la situation géographique du Sénégal qui ambitionne de devenir un hub. En effet, le Sénégal bénéficie d'une position géographique exceptionnelle (situé à l'extrême ouest du continent africain, il relie ainsi tous les continents par voie maritime). L'efficacité des procédures de dédouanement jouent un rôle important dans les importations et exportations d'un pays. Aucune marchandise ne peut entrer ou sortir du territoire national sans le respect des dispositions du code des douanes trouvant sa base textuelle en vertu de l'article 3[5] du code de douane qui stipule que : « les marchandises qui entrent dans le territoire douanier ou qui en sortent sont passibles selon le cas, des droits d'importations ou des droits d'exportations inscrits aux tarifs des douanes ».

PANATRANS joue un rôle déterminant dans les opérations de dédouanement des marchandises importées au Sénégal ; ce qui motive le choix porté sur elle pour la réalisation de notre mémoire de fin de cycle pour l'obtention du Master II Management Portuaire et Maritime. En effet, consciente de l'importance stratégique de sa mission la société PANATRANS a déployé toute une logistique constituée d'un ensemble de moyens matériels, technologiques, humains 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 et d'efficience.

Ainsi la réalisation de notre travail dont le thème est intitulé : **« la procédure de dédouanement des panneaux solaires par voie maritime : cas de PANATRANS »** va s'articuler autour de deux axes.

1. **Le cadre théorique et méthodologique dans la première partie ;**
2. **Le cadre pratique et analytique dans la deuxième partie.**

[4] Information tirée sur https://www.planetoscope.com/Mobilite/1835-marchandises-transportees-par-voie-maritime-dans-le-monde.html

[5] http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article9370

PREMIERE PARTIE : CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE

CHAPITRE 1 : CADRE THEORIQUE

Dans ce chapitre, nous verrons tour à tour les différentes composantes du cadre théorique particulièrement le contexte de l'étude et la problématique qui constituent l'épine dorsale de tout le travail que nous menons.

1.1. Contexte de l'étude

Définie comme « l'interdépendance économique croissante de l'ensemble des pays du monde, provoquée par l'augmentation du volume et de la variété des transactions transfrontières de biens et de services, ainsi que des flux internationaux de capitaux, en même temps que par la diffusion accélérée et généralisée de la technologie », la mondialisation a fini de faire du monde une planète. Aucune nation du monde n'est épargnée par ce phénomène et se doit de s'y adapter. Cependant, son impact est plus prégnant dans le volet économique que sur les autres volets social et environnemental.

Au plan économique, elle s'est traduite par un assouplissement des commerciales qui, elles-mêmes se sont traduites par des baisses importantes voire une annulation des droits de douanes et un assouplissement des formalités de transport. Les facilitations au plan des douanes sont caractérisées par la suppression des barrières tarifaires et non tarifaires et une célérité dans les opérations de dédouanement.

C'est dans un tel contexte que la douane sénégalaise, à l'instar des autres douanes du monde s'est inscrite dans cette logique d'informatisation du processus de dédouanement par la création d'un système appelé : "GAÏNDE intégral" permettant une dématérialisation du processus et un paiement en ligne avec la plateforme dénommée ORBUS.

Avec ce dispositif, les clients auront l'avantage de disposer d'une interface unique et sécurisée pour payer leurs commandes de produits ou services disponibles en ligne. La mise en production de « **ORBUS PAIEMENT »** contribuera au développement national du commerce électronique, qui offre la vitrine idéale pour promouvoir et commercialiser les produits sénégalais sur le plan national et international.

Aujourd'hui, la contribution de la douane en matière de compétitivité économique s'articule autour de trois grands axes. Il s'agit en premier lieu de la facilitation des échanges, en deuxième lieu du recouvrement des recettes et en troisième lieu de la protection de la société.

La facilitation des échanges implique d'améliorer l'efficacité des procédures douanières afin de diminuer le coût des transactions commerciales pour les entreprises. La définition classique de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) est la suivante "simplification et harmonisation des procédures du commerce international. Ces procédures incluent les

activités, pratiques et formalités liées à la collecte, à la présentation, à la communication et au traitement des informations requises pour les échanges internationaux de marchandises."

Certains coûts des échanges provoqués par la douane sont inévitables étant donné que les réglementations douanières sont imposées par le gouvernement en vue de concourir à la réalisation de divers objectifs de politique publique. Par conséquent, plus les douanes seront efficaces (favorables à la facilitation) dans l'application des contrôles, plus les coûts des échanges seront bas.

Les coûts des échanges comprennent les frais de transport et le coût du dédouanement à la frontière.

Au-delà des coûts, d'autres éléments démontrent que la qualité et la réputation d'une administration des douanes peuvent également contribuer à la popularité d'un port qui devient ainsi une plateforme pour des échanges internationaux croissants.

Le Sénégal comme la plupart des pays en développement comptent davantage sur les droits de douane que sur les impôts sur le revenu pour financer les fonctions gouvernementales. Sans les recettes perçues par les administrations des douanes, les pays en développement éprouveraient de plus grandes difficultés à financer l'Etat.

La **République du Sénégal**, est un pays d'Afrique de l'Ouest appartenant à l'Afrique subsaharienne. Il est bordé par l'océan Atlantique à l'ouest, la Mauritanie au nord, à l'est par le Mali, la Guinée et la Guinée-Bissau au sud.

Sur le plan géographique, le Sénégal a une importance façade maritime à l'ouest avec l'océan Atlantique. La Gambie forme une quasi-enclave dans le Sénégal. Par sa qualité de pays de transit en Afrique, le Sénégal est un pays ouvert à l'internationale. Le port le plus important est celui de Dakar (PAD). Les ports secondaires sont ceux de Saint-Louis, Kaolack et Ziguinchor ainsi que les aéroports : L'aéroport international de Dakar-Léopold Sédar Senghor qui est transformé aujourd'hui en aéroport militaire et tous les trafics des passagers sont transmis à l'aéroport international Blaise Diagne, l'aéroport de Saint-Louis et l'aéroport de Ziguinchor sont des aéroports contrôlés ou de première catégorie.

Le marché sénégalais se caractérise par une superficie qui est de 196 723 km2. La population est estimée en 2017 à 15 256 346 habitants et projeté à 15 726 037 en 2018 selon l'ANSD, elle est subdivisée en 14 régions qui a pour capitale Dakar. Le capital du Sénégal a une forte croissance urbaine dont tous les activités économiques sont y concentré.

Le Sénégal a une importante façade maritime longue de 700km. Elle fait partie de l'espace économique UEMOA et de la CEDEAO ainsi que l'union Africaine.

Le territoire sénégalais est compris entre 12°8 et 16°41 de latitude nord et 11°21 et 17°32 de longitude Ouest. Le Sénégal possède la quatrième économie de la sous-région ouest africaine après le Nigéria, la Côte d'Ivoire et le Ghana. Le Sénégal est la deuxième économie en Afrique de l'Ouest francophone derrière la Côte d'Ivoire. Son économie est très tournée vers l'Europe et l'Inde. Ses principaux partenaires économiques sont la France, l'Inde, l'Italie, la Chine et les États-Unis. L'économie du Sénégal est tirée par l'exploitation minière, la construction, le tourisme, la pêche et l'agriculture, qui sont les principales sources d'emploi dans les zones rurales. Le Sénégal a atteint un taux de croissance du produit intérieur brut (PIB) de 6,5 % en 2015 et dépassé 6,7 % en 2016. Il est estimé à 6,8% en 2017 et projeté à 7,0% en 2018[6].

Nous n'aborderons ici que les opérations de dédouanement à l'import, dont le cadre de notre étude va être déroulé au niveau de la société PANATRANS.

En effet, il s'agit au cours de notre étude de voir comment les procédures de dédouanement s'effectuent-elles.

1.2. Problématique

Présentement, en dépit de l'accroissement constant de l'économie, l'opérateur économique, acteur du commerce, se trouve dans le besoin incessant d'imaginer de nouvelles méthodes et techniques, pour obtenir une plus grande compétitivité dans les opérations d'exportation et d'importation. Le facteur important de la transformation du commerce a été sans nul doute, la révolution dans les domaines de la communication du transport.

Dans cette révolution, de profondes mutations se sont opérées. Cela a permis une circulation rapide de marchandises.

Les transitaires ont de plus en plus variés leurs prestations. Alors que leur activité principale se limitait à assurer le passage de la marchandise en transit (transport, formalité de déclaration en douanes, obtention de certificats et autorisations…), nombreux sont ceux qui exercent de nos jours en tant que commissionnaire.

Le transitaire, le commissionnaire, le manutentionnaire, l'entrepositaire, le transporteur … sont les principaux acteurs de la logistique internationale.

C'est ainsi que le système informatique douanier « GAINDE » mis en place en 1990 devrait permettre aux usagés d'optimiser le temps de traitement de déclaration en douane et à l'Administration d'être plus fiable dans ces données statistiques. C'est la raison pour laquelle,

[6] http://teranganews.sn/2017/12/economie-pib-pourrait-atteindre-7-2018/

PANATRANS en tant que commissionnaire agréé en douane pour améliorer ses performances doit s'adapter impérativement aux techniques modernes de l'information et de la communication. Aussi, pour que PANATRANS puisse s'acquitter convenablement de ses formalités avec beaucoup d'efficacité, il lui faudrait bénéficier des services portuaires dans les meilleures conditions de délai et de qualité. Ce qui semble ne pas être le cas selon des informations recueillies, posant la problématique de la qualité du service fourni par PANATRANS à ses clients.

Aussi, il revient à PANATRANS de s'interroger sur la perception qu'ont ses usagers de la qualité des prestations qui leur sont rendues par rapport à l'efficacité du système mis en place par la douane plus généralement et des procédures de dédouanement plus particulièrement. La réponse à cette problématique devra passer par celle relative à l'interrogation suivante : « **comment améliorer les procédures de dédouanement au niveau de PANATRANS ? ».**

Cette question centrale charrie d'autres questions qui permettent d'apporter des solutions d'amélioration du système actuel.

- Le personnel de PANATRANS maitrise-t-il les procédures de dédouanement pour une meilleure optimisation des opérations de dédouanement des panneaux solaires ?
- Au niveau de PANATRANS des dispositions adéquates sont-elles prises en compte pour rendre le service de dédouanement plus compétitif et rapide ?
- En quoi la dématérialisation facilite-t-elle les opérations de dédouanement des marchandises ?

1.3. Les objectifs de recherche

Tout travail obéit à un ou plusieurs objectifs. La rédaction d'un mémoire répond d'un souci de tester la capacité d'un apprenant à étudier un problème et de faire de proposer de solutions tendant à l'éradiquer ou à défaut de diminuer son impact. L'objectif de notre recherche est composé de l'objectif général et objectif spécifiques.

1.3.1. Objectif général

L'objectif général de notre étude est d'identifier les contraintes liées en application des procédures de dédouanement et de proposer des solutions d'amélioration.

1.3.2. Objectifs spécifiques

Le passage en douane restant obligatoire pour toute marchandise entrant sur le territoire douanier, mandataire, commissionnaire en transport et commissionnaire agrée en douane ont

l'obligation de se soumettre aux formalités douanières. L'atteinte de l'objectif général passe forcément par celle des objectifs spécifiques, ci-dessous, déclinés.

- Analyser les dysfonctionnements notés lors des opérations de dédouanement afin de proposer des solutions de leur éradication ;
- Evaluer les performances du personnel et éventuellement proposer des conditions de renforcement de leur capacité pour assurer la fiabilité du système de dédouanement ;
- Evaluer le degré de maîtrise du système informatique douanier (GAINDE intégral).

1.4. Hypothèses de recherche

Pour comprendre la démarche de notre travail nous avons posé des hypothèses en se référant aux questions soulevées dans notre problématique.

- **Hypothèse 1** : une bonne maitrise des procédures de dédouanement améliore la compétitivité de la PANATRANS.

- **Hypothèse 2** : La réduction du coût et le respect du délai de traitement des formalités douanières accélèrent le dédouanement des marchandises.

- **Hypothèse 3** : La dématérialisation optimise les procédures de dédouanement par une rapidité des opérations.

1.5. Revue de la littérature

L'intérêt de faire une revue de la littérature dans le cadre de la rédaction d'un mémoire réside dans le fait de pouvoir disposer d'éléments d'appréciation pour contribuer à rendre plus pertinente le travail. Aussi, pour mener à bien notre étude, nous avons eu à consulter des œuvres en rapport avec notre thème d'étude. C'est dans ce sillage que nous allons avec certains auteurs essayer de faire une revue littéraire de notre thème, notamment celui de **Arlette COMBE LEBOURG Eska, 1ère édition** dans son ouvrage du commerce international intitulé « **Gestion des opérations import-export**»[7] déclare que l'élargissement de l'Union Européenne, de la déclaration et la mondialisation des « échanges incitent les entreprises à se tourner vers les marchés et à développer leur structure import-export. Elle évoque également que la réussite et une négociation avec un partenaire étranger dépend de la

[7] Arlette COMBES-LEBOURG, Gestion des opérations import-export, Edition ESKA Aout 2015 309p.

bonne maitrise des techniques du commerce international. A travers cet ouvrage, il est question de comprendre que les entreprises ont pu développer leur structure import-export grâce à la mondialisation des échanges.

Comme le dédouanement porte sur une longue procédure applicable aux marchandises importés ou exportés c'est dans son ouvrage que **Jacques DECHAUME et Walter VENTURELLI** intitulé **« Gestion des procédures douanière »**[8] proposent des méthodologies claires et complètes pour maitriser l'ensemble des procédures douanières à l'import et à l'export. En effet, le dédouanement doit être fait par les commissionnaires agréés en douane, le droit douanier se situe au cœur même du développement des stratégies économiques dans un pays.sa connaissance devient chaque jours indispensable dans un contexte de globalisation des échanges ou, de plus en plus, la distance entre fournisseurs et clients n'a plus qu'une importance marginale.

Pour la règlementation douanière, la douane applique des droits spécifiques dans cette matière. C'est dans cet ouvrage que **Malick FAYE** intitulé **« Le droit douanier sénégalais »**[9] nous offre une importante contribution à la compréhension de ce droit. Il s'agit à la fois d'une contribution approfondie à l'étude des spécificités du droit douaniers sénégalais. Le droit douanier est resté longtemps méconnu, essentiellement pour avoir été toujours présenté sous une physionomie négative et réductrice. Malick FAYE nous explique qu'à l'origine le droit douanier a pu être présenté comme l'ensemble des règles dont l'application rentre dans les attributions des douanes. Par ailleurs, la douane présente de multiples aspects reflets de la diversité de ses missions définies et enrichies au cours de son histoire. Elle constitue, sans conteste une administration au caractère régalien très affirmé, doté de moyens d'action particuliers sur le plan juridique. L'Administration des douanes exerce la police économique des frontières, ce pouvoir de surveillance et de contrôle est constitué d'un ensemble de prérogatives qui ne sont propres qu'à la douane, parce qu'il prend en considération le type de fraude qui est l'objet de son exercice.

Afin de comprendre des règles et des conventions, c'est dans cette ouvrage intitulé **« Douanes et échanges »**[10] **de Jean BaPtiste Diouf** qui constitue à la fois comme un outils d'apprentissage et de référence qui traite de façon accessible des règles, des conventions et les formalités en matière douanière. Selon lui il existe au niveau des importations deux catégories d'obligations qui donnent lieu à deux séries de formalités distinctes. Ce dernier résulte d'une

[8] Jacques DECHAUME et Walter Venturelli, Gestion des procédures douanières, Edition Génie Editeur 276p
[9] Malick Faye, le droit douanier sénégalais, Edition l'Harmattan 320p
[10] Jean Baptiste DIOUF, Douanes et échanges. Dakar, Edition Sénégalaise de l'import/export 2009 ; 327p

part, le passage des marchandises par un bureau de douane. Il s'agit des formalités inhérentes à la conduite et à la mise en douane. D'autre part, celles qui contraignent l'usager à assigner un régime douanier définitif, c'est-à-dire de fournir au service des douanes, tous les éléments nécessaires à l'application de la loi tarifaire et des autres mesures douanières. Il s'agit alors des formalités de dédouanement qui doivent être accomplies par le déclarant des marchandises le plus souvent le propriétaire ou un commissionnaire agrée en douane.

Ainsi le même auteur (**Jean Baptiste DIOUF**) dans son ouvrage intitulé **« Guide de Procédures de Dédouanement »**[11] affirme que la procédure de dédouanement est caractérisée par une dualité, mais tout d'abord il faut affranchir les étapes de formalités relatives aux franchises douanières, aux régimes économiques douaniers ou particuliers et au programme de vérification des importations. Cette dualité se résume premièrement par les procédures informatisées, gérées par le système GAINDE (Gestion Automatisée des Informations Douanières et des Echanges), et d'autre part par les procédures manuelles. Ces procédures sont appliquées dans les bureaux non encore dotés de l'outil informatique de gestion des procédures de dédouanement. Cependant, quelle que soit la procédure utilisée par le personne propriétaire des marchandises ou ayant reçu mandat pour effectuer pour le compte d'autrui, la procédure est définie par la loi.

Le « LAMY TRANSPORT tome 2 »[12] sous la direction de Pierre BRUNAT nous renseigne sur les opérations de dédouanement des marchandises à l'échelle internationale. En effet, compte tenu du développement des échanges dans le monde et dans le but de faciliter les formalités douanières et d'accélérer l'acheminement des marchandises, ont été instaurées des procédures spéciales de dédouanement à l'importation et à l'exportation.

C'est dans cet ouvrage que **Denis CHEVALIER et François DUPHIL** intitulé **« Transporter à l'international »**[13] nous expliquent que pour les marchandises transportées les régimes douaniers à mettre en œuvre et les formalités à accomplir (à l'export et à l'import) peuvent dépendre des modalités de transport choisies. Or, ces formalités douanières ont un coût sur le délai et pour cela il est important donc pour les personnels de bien connaitre les procédures à appliquées dans le bon fonctionnement.

Jean-Marc RIETSCH, Nathalie MORLAND-KHALIFA, Jean-Louis PASCON et Eric BARBRY décrivent l'importance de la dématérialisation dans leur ouvrage intitulé **« Mise en**

[11] Jean Baptiste DIOUF, Guide de procédures de dédouanement. Edition sénégalaise de l'import/export 2009 ; 327p

[12] Brunat, P.Lamy Transport. Paris, Edité par la société Lamy S.A, 1985 : 1154p

[13] Denis chevalier, François Duphil. Transporter à l'international. Vanves 2009

œuvre de la dématérialisation : Cas pratique pour l'archivage électronique »[14]. En effet, ils démontrent que le but de la dématérialisation des procédures douanières est de mettre en œuvre des processus dématérialisés sans papier qui assure l'efficacité de l'entreprise même. L'archivage électronique consiste l'ensemble des règles, méthodes, processus et solution permettant, de manière raisonnée et sécurisée la conservation, la consultation, la restitution, la gestion dans le temps et, à l'échéance de la durée, de conservation, la destruction des documents.

L'évolution des technologies, les besoins de productivité ou encore l'augmentation des exigences réglementaires en matières de gestion de l'information, amènent de plus en plus d'organismes à décider de rationaliser leur production documentaire, de réorganiser leur processus métier et à opter pour la diminution de l'utilisation de support papier.

En définitive, nous pouvons dire que les outils informatiques utilisés dans les opérations du commerce extérieur et de changes ont nettement simplifié les procédures de dédouanement avant même l'arrivée de la marchandise depuis les formalités préalable au dédouanement jusqu'à l'enlèvement de la marchandise au port. La dématérialisation permet d'alléger les démarches administratives des entreprises et de favoriser leur compétitivité.

1.6. Clarification des concepts

Il s'agit de recenser tous les mots ou concepts pouvant altérer la compréhension du sujet et de décliner leur définition. Ainsi les concepts, ci-dessus jugées assez techniques ont été recensés et expliqués.

- **Procédure :** est une action de procéder ou la méthode d'exécuter certaines choses. Il s'agit d'une succession des taches à réaliser.

- **Dédouanement :** accomplissement des formalités douanières nécessaires pour mettre des marchandises à la consommation, pour les exporter ou encore pour les placer sous un autre régime douanier.
- **Panneau solaire :** est un dispositif énergétique à base de capteurs solaires thermiques ou photovoltaïques et destiné à convertir le rayonnement solaire en énergie thermique ou électrique.

[14]Jean-Marc RIETSCH, Nathalie MORLAND-KHALIFA, Jean-Louis PASCON et Eric BARBRY. Mise en œuvre de la dématérialisation. Collection : InfoPro, Dunod 2010-320p

- **Transitaire :** est une personne ou une entreprise mandatée par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise qui doit subir plusieurs transports successifs. Il assure la liaison entre deux modes de transport conformément aux instructions reçues toute en ayant une obligation de moyen, il organise le déplacement des marchandises d'un point A vers un point B toute en franchissant les barrières douanières.
- **Commissionnaire agréé en douane :** est une personne physique ou morale qui agit pour le compte d'un commettant. Il revêt donc du point de vue juridique, la qualité de mandataire professionnel agrée dont la mission est d'accomplir pour le compte de son client, les formalités de dédouanement des marchandises.
- **Procédure de dédouanement :** ensemble des formalités que les importateurs ou exportateurs doivent accomplir dans un bureau de douane, dans le bon ordre, pour placer leurs marchandises sous un régime douanier et obtenir la mainlevée.
- **Importation :** entrée de marchandises venant d'un pays étranger dans le territoire douanier d'un autre pays.
- **Manifeste :** c'est un document de transport qui indique les renseignements sur les marchandises transportées par un moyen de transport.
- **Voie maritime :** c'est un itinéraire régulièrement suivi par des navires assurant le transport maritime à longue distance.
- **Dématérialisation :** est le remplacement dans une entreprise ou une organisation de ses supports d'informations matériels (souvent en papier) par des fichiers informatiques et des ordinateurs.
- **Douane :** est une institution fiscale et de sécurité chargée de la perception des droits et taxes dus à l'entrée de marchandise sur un territoire et qui sont également chargés de l'application des lois et règlements relatifs à l'importation, à l'exportation.

- **Déclarant en douane :** c'est une personne qui établit une déclaration en douane sous un régime donné pour une marchandise importée ou exportée. Il peut être le commissionnaire en douane, un transitaire.
- **Déclaration en détail :** est un acte juridique par lequel un déclarant assigne un régime douanier et s'engage sous les peines de droit à accomplir toutes les obligations découlant de ce régime et à fournir toutes les indications nécessaires pour mettre d'identification des marchandises.

- **Droits de douane :** est une taxe perçue à l'importation des marchandises. Le montant de droit de douane dépend de la nature et de l'origine de la marchandise.
- **Espèce tarifaire :** c'est la désignation qui est attribué à une marchandise par le tarif de douane, et cette désignation se fait selon la nature de chaque marchandise. L'espèce tarifaire permet de déterminer la fiscalité applicable.
- **Recette douanière :** constituent l'ensemble des droits et taxes perçus par la douane pour le compte de l'Etat. Elles sont considérées comme apport pécuniaire de la douane dans la caisse de l'Etat.
- **Code de douane :** définit le cadre juridique de l'action du gouvernement en établissant les règles applicables en matière de contentieux douanier.
- **Régime douanier :** c'est un statut juridique donné à la marchandise à l'issue de son dédouanement, il détermine la destination finale de la marchandise.

1.7. Délimitation de la zone d'étude

Tout travail doit faire l'objet d'une délimitation dans le temps et dans l'espace pour en faciliter la compréhension. Pour répondre à ce souci, le choix du cadre de l'étude a été porté sur la société PANATRANS particulièrement sur ses activités de transit.

CHAPITRE 2 : CADRE METHODOLOGIQUE

La méthodologie consiste à définir l'univers de la recherche et la stratégie de recherche utilisé pour orienter un travail scientifique. L'approche méthodologique nous a permis de mieux circonscrire le thème de notre étude. Dans ce chapitre nous allons présenter les différentes méthodes utilisées pour accompagner ce travail.

2.1. Méthode et techniques d'investigation

Pour l'élaboration de notre travail, nous avons eu recours à un certain nombre de méthodes et techniques d'investigation, qui nous a permis d'étudier les documents tels que les ouvrages et autres documents inhérents à notre étude.

2.1.1. Recherche documentaire

La technique de recherche documentaire nous a permis de consulter les éléments qui ont permis à la rédaction de ce mémoire.

Cette phase de notre étude, est une étape dans la mesure où elle nous a permis de faire de connaissances sur les études menées sur la procédure de dédouanement. Elle consiste à la consultation de certains ouvrages traitant des activités douanières, du transport logistique et du commerce. Les mémoires de nos prédécesseurs disponibles au sein de notre institut traitant des thèmes assez proches afin de s'inspirer pour mener à bien notre travail.

2.1.2. Visite de terrain

Cette étape nous a aidé de rédiger sur les procédures de dédouanement en effectuant de visite sur le terrain. Ces visites nous ont permis de collecter les informations et documents au niveau des bureaux de douanes qui se trouvent au PAD (Port autonome de Dakar), les entreprises exerçants dans le même secteur afin de consolider notre travail de recherche. En effet, 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 l'expérience professionnelle.

2.1.3. Communication téléphonique

La communication téléphonique joue un rôle indispensable et qui nous a beaucoup aidée, dans la mesure où elle nous a permis de fixer les rendez-vous avec les professionnels exerçant dans le domaine de transit pour les rencontrés afin d'avoir les informations concernant ce travail. En d'autre terme les informations acquises au téléphone ne soient pas nombreuses, elles nous ont été cependant, très bénéfique dans l'éclaircissement de certains points de notre étude.

2.2. Conception des outils de collecte d'information et des données

Pour une bonne approche à notre problématique, nous avons élaboré un guide d'entretien et des questionnaires qui permettent d'orienter notre cadre méthodologique et notre analyse.

2.2.1. Guide d'entretien

C'est un outil de collecte de données qualitatives qui définit comme étant un entretien avec une personne en vue de l'interroger sur ces actes, ses idées. Cependant notre guide d'entretien (voir annexe) nous a permis d'entrer en contact avec certains responsables du secteur concerné pour recueillir des informations dans le but de les analyser.

2.2.2. Questionnaires

C'est un instrument de collecte de données quantitatives. Il a pour but, de recueillir les informations. En outre, pour atteindre notre objectif d'étude, nous avons élaboré un questionnaire (voir annexe) ouvert et fermé que nous avons soumis aux différentes structures enquêtés (voir tableau ci-dessous).

2.2.3. Internet

Il est indispensable de s'en passé aujourd'hui de l'internet, grâce à ce dernier on a pu obtenir de données sur le site des entreprises et autres structures, ayant un rapport direct avec notre thématique.

2.3. Constitution de l'échantillonnage

Dans le cadre de notre étude, les entretiens ont été réalisés avec le responsable de service de transit de PANATRANS, aux agents de l'administration de douane et autres professionnels du domaine.

L'échantillonnage consiste à une sélection d'une partie dans un ensemble qui produit une série d'échantillon à étudier. Notre recherche a été accomplie sur un échantillon assez représentatif afin d'interroger les agents de la société PANATRANS et autres structures. Par ailleurs, les entretiens réalisés avec quelque acteur ont contribués à cerner la problématique liée aux procédures de dédouanement des marchandises importées par voie maritime au Sénégal.

Tableau 1 : Entretiens avec les acteurs du domaine

Nombre	Structures et Agents enquêtés	Population ciblé	Population interrogée	Ecart
01	PANATRANS	4	2	2
02	MSTL transit logistique	5	3	2
03	ALBARAKA transit	3	2	1
04	NDOUKOUMAN	3	2	1
05	Agent de douane	10	6	4
TOTAL		25	15	10

Source : Enquête Aicha AIFARAH novembre-décembre 2018

2.4. Techniques de traitement et d'analyse de données

Les techniques d'analyses des données sont des outils qui permettent de procéder après avoir recueilli les informations à des analyses statistiques basées sur des données quantitatives ainsi que celles basées sur les données qualitatives. Ces données recueillies ont été traitées et analysées par la méthode SWOT et Excel.

2.4.1. La matrice SWOT

La méthode SWOT est un outil qui nous a permis de comparer l'analyse interne et externe de l'environnement de la société PANATRANS. Il met ainsi en relation l'influence de l'environnement et de la concurrence avec les compétences de la société. En effet, cet outil permet de transformer les informations recueillies en informations structurées afin de le reconstituer dans une matrice formée de forces, de faiblesses, de menaces et d'opportunités.

2.4.2. L'outil EXCEL (tabulaire Excel)

Apres avoir recueilli les données quantitatives par le biais de collecte d'informations et de données, nous les avons classées afin de procéder à des analyses statistiques. En effet, ce grâce à cet outil que nous avons pu analyser ces données quantitatives dans le but d'obtenir des graphiques afin de donner une appréciation de chaque graphique.

2.5. Difficultés rencontrées

La réalisation de ce travail n'a pas été facile, car au cours de notre étude, nous sommes confrontés à quelques difficultés de pouvoir recueillir des informations.

La première consiste sur l'obtention des documents, des ouvrages traitant notre thème étaient en nombre limités.

La deuxième difficulté repose sur l'obtention des informations au niveau de l'entreprise afin de nous faciliter la rédaction de ce document. Ainsi que la disponibilité des personnels du secteur nous a été difficile pour fixer le rendez-vous afin d'avoir les réponses à nos questionnaires.

Malgré toutes ces difficultés, nous avons quand même pu produire un travail que nous allons laisser à votre appréciation.

DEUXIEME PARTIE : CADRE PRATIQUE ET ANALYTIQUE

CHAPITRE 3 : CADRE PRATIQUE

Dans ce chapitre, il est question, au-delà de la présentation de son environnement macro et micro ainsi que concurrentielle, de présenter l'entreprise PANATRANS qui constitue le cadre de l'étude.

3.1. Présentation de l'environnement de l'entreprise

L'environnement de l'entreprise est l'ensemble des éléments internes et externes susceptibles d'influencer son activité et son équilibre. On distingue pour cela, le macro et le microenvironnement. Nous allons étudier d'abord le macro-environnement et ensuite le microenvironnement.

3.1.1. Le macro environnement

Le macro-environnement correspond à l'environnement externe de l'entreprise, au sens général il représente l'ensemble des éléments qui influent sur l'entreprise qui sont l'environnement politique, social, économique et géographique.

3.1.1.1. L'environnement géographique

Le Sénégal, en forme longue, est un pays d'Afrique de l'Ouest qui est bordé par l'océan Atlantique à l'ouest, la Mauritanie au nord, à l'est par le Mali, la Guinée et la Guinée-Bissau au sud. La Gambie forme une quasi-enclave dans le Sénégal, pénétrant à plus de 300 km à l'intérieur des terres. Selon la direction de la prévision et de la Statistique, devenue Agence National de la Statistique et de la Démographie (ANSD) depuis 2006, la population s'élèveraient aujourd'hui à 15 726 037 habitants en (2018). La population Sénégalaise est concentrée dans les régions les plus urbanisées à savoir Dakar, ainsi que les villes de Ziguinchor, Thiès et Saint-Louis ce qui explique la forte prédominance de l'activité économique dans sa capitale. Son climat est tropical et sec avec deux saisons : la saison sèche et la saison des pluies. La ville de Dakar est la capitale économique, politique et culturelle du Sénégal.

C'est ainsi que PANATRANS a été implanté dans la ville de Dakar afin de bénéficier de ses avantages géographiques. En outre, son implantation dans la ville de Dakar s'explique en grande partie par la présence du Port Autonome de Dakar qui offre des conditions nautiques aux opérateurs maritimes grâce à sa position géographique.

3.1.1.2. L'environnement économique

L'économie du Sénégal repose principalement sur la pêche, l'agriculture, le commerce et le tourisme.

Le Sénégal possède la quatrième économie de la sous-région ouest africaine après le Nigéria, la Côte d'Ivoire et le Ghana. Le Sénégal est la deuxième économie en Afrique de l'Ouest francophone derrière la Côte d'Ivoire. Son économie est très tournée vers l'Europe et l'Inde, ceci explique que l'importation a une grande valeur que l'exportation. Tous ces importations sont expédiées par voie maritime d'où ce qui justifie la création de société de transit afin de réaliser la chaine de ces importations par le biais du système GAINDE qui permet aux opérateurs économique de faire la saisie de la déclaration en douane après leur traitement. Ce système assure la gestion des opérations de douane de la société de PANATRANS.

3.1.1.3. L'environnement politique et social

Le Sénégal est un pays reconnu pour sa stabilité politique. Avec la mondialisation le secteur des transports est devenu très sollicité avec l'augmentation des transactions et les relations entre différentes entreprises nationales et multinationales.

Au niveau social nous avons constaté une forte présence des transitaires qui évoluent dans le secteur informel, et ces derniers ralentissent le développement des sociétés qui évoluent dans le secteur formel.

3.1.2. Le microenvironnement

Le microenvironnement rassemble tous les éléments internes à l'entreprise qui peuvent avoir un impact sur sa stratégie. C'est un environnement spécifique de l'entreprise constitué de ses clients, concurrents, ainsi que ses partenaires.

3.1.2.1. Les clients de PANATRANS

L'objectif principal de la PANATRANS est la satisfaction de ses clients. Toute en étant un bon partenaire dans le service à rendre pour ses clients.

Ainsi les clients de la PANATRANS sont :

- SONATEL ;
- SENTEL ;
- PNUD (Programmes de nation-unis) ;
- GCO (Grande cote des opérations) ;
- BONERGIE (qui est dans la vente et les commercialisations des matières solaires) ;

- THOME OIL (Africain d'automobile) ;
- PIXEL (Imprimerie) ;
- Bouer Ressource (Forage) ;
- SOCOCIM.

3.1.2.2. Les concurrents directs de PANATRANS

Avec l'évolution du commerce international la société se trouve confronter face à une forte concurrence, car le marché de transit est devenu inaccessible et saturé. Les principaux concurrents de la PANATRANS sont :

- Necotrans ;
- Africa transit ;
- GTS (global transit service) ;
- Transcontinental ;
- Bolloré logistique ;
- Général transit ;
- STTM (société de transit, de manutention et de transport).

3.1.2.3. Les partenaires de PANATRANS

PANATRANS bénéficie d'un réseau de relation de partenaires à travers le monde. Les différentes partenaires de la PANATRANS sont :

- **ABS Logistics :** ABS Logistics est une société internationale de services logistiques basée à New Delhi. La société fournit des solutions personnalisées pour divers besoins logistiques. Les fondateurs d'ABS Logistics ont plus de 8 ans d'expérience combinée dans certaines des plus grandes sociétés internationales de logistique et d'expédition.
  La devise de la société est de fournir "Always Best Services".
  ABS Logistics est un opérateur de commerce extérieur et s'efforce de répondre aux besoins logistiques de l'industrie, de l'exportation et de l'importation. Ils fournissent de services complets liés au fret qui leur permettent de répondre aux besoins logistiques de bout en bout de ses clients. Ils ont de l'expérience dans la manutention de tous les types de marchandises, comme les marchandises périssables, les marchandises lourdes, les machines, les produits techniques, les textiles, les matières premières, les métaux, les produits chimiques, etc.

- **TRANSATLAS :** société à responsabilité limitée est en activité depuis 34 ans. Implantée à VILLEPINTE (93420), elle est spécialisée dans le secteur d'activité de l'affrètement et organisation des transports.

- **SODIMEX :** c'est une société de distribution import-export.

- **DELMAS :** est une compagnie maritime française, spécialisé dans le transport depuis et vers l'Afrique. Elle fait partie du groupe CMA-CGM.

3.2. Présentation de l'entreprise PANATRANS

Dans cette section, il est fait état de l'historique de l'entreprise PANATRANS depuis sa création jusqu'à nos jours mais également de sa présentation dans son fonctionnement et son organisation.

3.2.1. Historique de PANATRANS

La création de PANATRANS émane de la volonté de son Directeur General M.WADE. C'est le fruit de plusieurs années de gestion de son fondateur qui, fort de son expertise pour avoir gravi des échelons les plus élevés qui l'on conduit à occuper le poste de Directeur General d'une prestigieuse société de transit de la place, il entreprit de réaliser le financement nécessaire à l'ouverture de la PANATRANS.

Le démarrage des activités de transit en douane est devenu effectif en janvier 2002 avec des investissements premiers à hauteur de 200 millions entièrement libérés. Elle est bâtie et exploitée par un personnel jeune, expérimenté, motivé et dynamique.

Depuis 2003, PANATRANS a implanté dans le cadre de son projet d'extension ou de diversification de ses activités de transit et de transport une agence de fret aérien à l'AIBD (Aéroport international Blaise Diagne). La PANATRANS c'est en somme un embranchement intercontinental matérialisé par son logo qui symbolise les cinq continents à travers un réseau de partenaires et correspondants transporteurs internationaux pour essayer sans crainte ou contrainte, l'acheminement de différentes marchandises

3.2.2. Localisation de PANATRANS

La société de PANATRANS est localisé à 65, Immeuble GALASSXCANAL 4 Point-E FASS la boite postale est : 25107, DAKAR ; Tel : (221) 33 842 31 97/ (221) 33 889 35 35 ; Fax : (221) 33 842 31 99 ; Email : Panatrans@orange.sn et son Site Web : www.Panatrans.sn.

3.2.3. Statut juridique et organisation de PANATRANS

3.2.3.1. Statut juridique

Type d'entreprise SOCIETE ANONYME (S.A) agréé sous le numéro 127 par une décision ministérielle numéro 7805 du 19 septembre 2001. A sa création elle était une société à responsabilité limitée (S.A.R.L) au capital de 20 000 000 FCFA mais actuellement sa capitale est de 30 000 000 FCFA. Elle dispose d'une caution bancaire de 60 000 000 FCFA à titre de crédit de douane auprès d'une structure dénommée SO.NA.C. (Société Nationale de Cautionnement).

Elle est Immatriculée au Registre du commerce et du crédit mobilier de Dakar sous le numéro RCSN.2KR.2003.M.7441 et son numéro NINEA est de 00463224/2/G2.

3.2.3.2. Organisation de PANATRANS

L'entreprise PANATRANS fonctionne avec une structure légère mais efficace. Elle est représentée schématiquement à travers l'organigramme, ci-dessous.

A la PANATRANS le rôle de chaque employé est clairement défini et suivi constamment par l'ensemble du personnel fortement motivé par le souci de faire de la PANATRANS une des entreprises phares du pays et de l'Afrique.

Ainsi elle est composée de plusieurs services :

- **La direction générale**

Elle est dirigée par Mr OUMAR WADE qui définit les règles de fonctionnement de l'entreprise. Il s'agira entre autre par exemple de définir un programme en relation avec la Direction commerciale et marketing. Il peut aussi signer les déclarations de douane et autres actes de douane. C'est lui qui dicte la politique commerciale et celle liées aux activités de transit. C'est lui qui administre toutes les activités de la société.

- **La direction des finances et des ressources humaines**

Elle est sous la direction de Mr Ibrahima NDIAYE. Il remplace le Directeur GENERALE dans toutes ses fonctions administratives. Il signe les chèques et ordonne toutes les dépenses et autres charges liées au fonctionnement de la structure. En quelque sorte se charge de toutes

les opérations financières. Il cordonne avec les institutions bancaires et prend toutes les garanties par rapport à ses engagements financiers.

- **Le service de la comptabilité**

C'est un service rattaché à la direction des Finances, qui est sous la tutelle de Monsieur Abdourahmane TOURE. Il s'occupe des frais liés au transport, au gasoil et autres dépenses primaires. Il s'occupe éventuellement des paiements des factures. Le personnel de ce service s'occupe de l'enregistrement de toutes les dépenses engendrées par les opérations. Il s'occupe de la tenue du journal de caisse, des avances de trésorerie, de l'exploitation et des rapprochements bancaires. Ces enregistrements vont servir de base pour le bilan de fin d'année.

- **La direction des opérations douanières (transit)**

Elle est dirigée par Stéphane Adrien LOPY qui coordonne les activités de transit en collaboration avec Cheikh BA, chef d'exploitation matérielle et technique. Il substitue le Directeur Général dans toutes fonctions liées au transit. En autre, il défère à toutes les convocations de la douane, signe les déclarations de douane ou actes de douane. Il est aussi chargé de contrôler les documents avant la prise en charge effective relative à l'ouverture des dossiers dans le registre conçu prévu à cet effet. Parmi ses fonctions nous pouvons citer en outre :

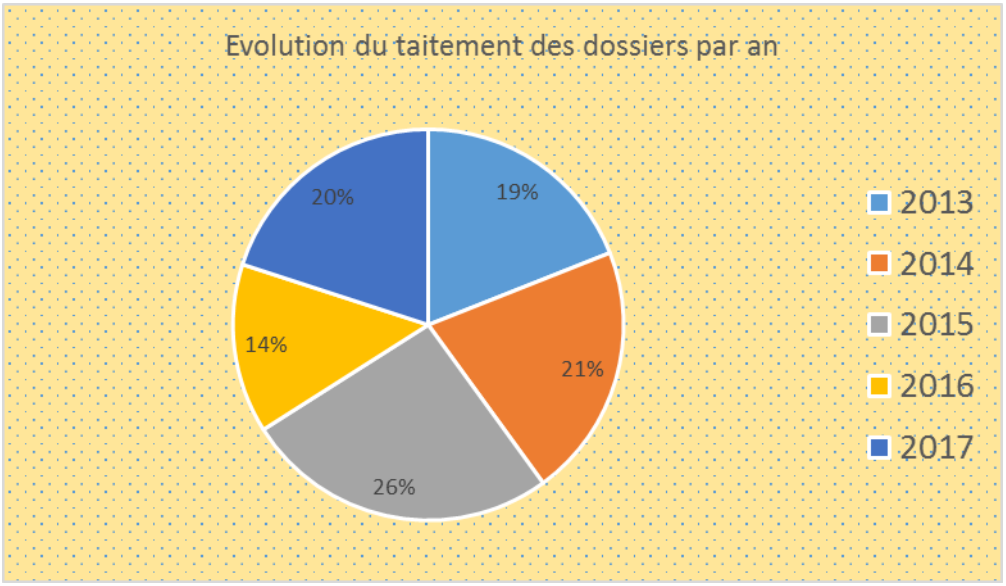
- la saisie des déclarations en douane ;
- La signature de déclaration en douane ou actes de douane ;
- L'établissement de cotation ;
- Etablissement de note détail ;
- Déférer aux convocations de douane.

- **La performance du département de transit**

Nous allons traiter ici l'évolution des dossiers par le service de transit qui est chargé des opérations douanière du 2013 au 2017 mentionnée dans le tableau ci-dessous :

Tableau2 : l'évolution du nombre de dossiers traités par année depuis 2013 jusqu'à 2017

Période	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Nombre de dossiers traités	1952	2054	2667	1420	1985	10078
Pourcentage (%)	19	21	26	14	20	100



- **La direction matérielle et technique**

Elle est sous la tutelle de Monsieur Cheikh BA, Chef de l'exploitation matérielle et technique. Il prend le relais du Directeur des Opérations dans toutes ses fonctions en son absence. Parmi ses missions on peut citer :

- Procède à la saisie des déclarations en douane ;
- La signature de déclaration en douane ou actes de douane ;
- L'établissement de cotation ;
- Etablissement de note détail ;
- Déférer aux convocations de douane ;
- Préparer les enlèvements avec son équipe en faisant la reconnaissance des colis avant l'enlèvement effectif ;
- S'occupe de l'élaboration des formalités liées à l'exonération pour les clients dont leurs projets sont exonérés.

- **Le service fret aérien**

C'est un service qui s'occupe de toutes les opérations qui arrivent par voie aérienne. Il est sous la tutelle de Mme NDIAYE et sous la supervision de Mr STEPHANE LOPY, Directeur des opérations en douane. C'est dans le but de décentraliser les opérations importées par voie aérienne que ce service a été créé. Ce service est installé dans la zone de fret de l'aéroport et occupe une surface de 200 m2. C'est un service autonome par rapport à ses activités de transit. Il ne dépend pas de la Direction de la PANATRANS. Car toutes les charges liées aux opérations sont entreprises par le service comptable interne.

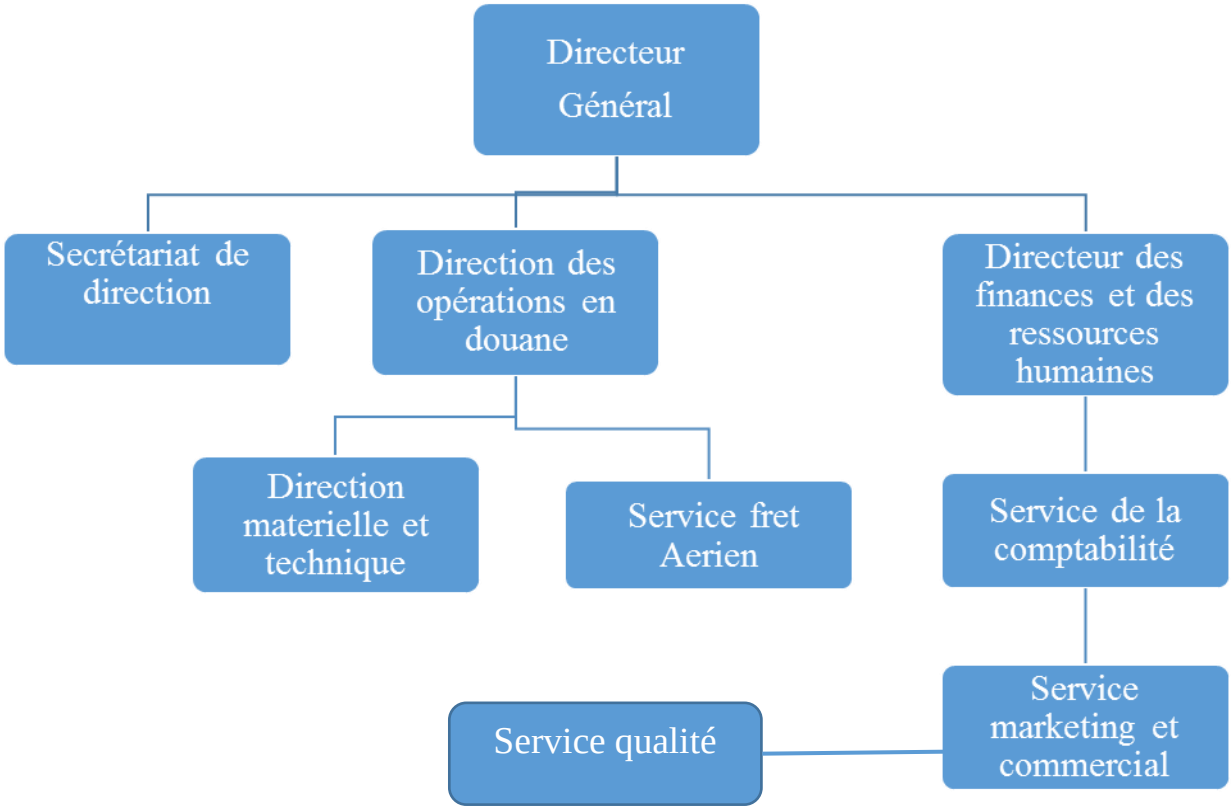
- **Le service marketing et commercial**

Il est confié à Mme LEYE qui est chargée de promouvoir les activités de la PANATRANS et de démarcher les éventuels importateurs ou clients. Sa responsabilité est de gérer le portefeuille client. Elle veille sur le traitement efficient des dossiers en douane en vue de satisfaire le client dans les meilleurs délais.

- **Le service qualité**

C'est un service qui a été créé pour assurer la qualité de service. En quelque sorte c'est un géomètre du service rendu aux clients. C'est un service qui représente la police dans la société, des enquêtes sont constamment entreprises dans cet élan. Ce service est la supervision de Mme Lala DATT.

Figure 1 : organigramme de PANATRANS



3.2.4. Activités et Missions de la société PANATRANS

3.2.4.1. Activités de la société PANATRANS

La principale activité de la PANATRANS est celle de commissionnaire en douane agréé. En effet, les opérations de dédouanement génèrent l'essentiel des ressources de la société et occupent la plupart des employés.

Les activités que PANATRANS exerce sont entre autre :

- Le transit maritime et aérien ;
- Transport ;
- Déménagement ;
- Acheminement de bout en bout.

3.2.4.2. Missions de la société PANATRANS

PANATRANS est une entreprise de services. Elle accomplit une mission de mandataire, de pré liquidation, de collecte et de versement de droits et taxes de douane dont le seul gage est la probité morale et intellectuelle. PANATRANS est mandataire responsable qui utilise les mêmes règles d'appréciation que la douane. C'est la courroie de transmission entre le trésor, la Douane et les opérateurs économiques (importateurs et exportateurs). PANATRANS représente légalement l'importateur ou l'exportateur, elle défend les intérêts de ses mandants dans le respect des lois et règlements édictés entant qu'auxiliaire de métiers de transports.

PANATRANS planifie la coordination logistique dans toutes les étapes de la procédure qui reste comme d'avance.

Elle s'est assignée la mission d'encadrer ses clients en les informant de tout ce qui concerne le flux des échanges entre pays, la dénomination tarifaire des produits, la législation applicable et les procédures d'exécution des régimes. C'est la prospection, le pré-dédouanement et le dédouanement afin de prévenir un éventuel contentieux douanier et de capitaliser un gain de temps.

3.2.5. Les ressources de la société PANATRANS

Ces ressources sont constituées par l'ensemble des moyens mises en œuvres par PANATRANS pour le bon fonctionnement de leur activité. Comme ressources nous avons :

- Ressources humaines ;
- Ressources matérielles ;
- Ressources financières.

3.2.5.1. Les ressources humaines

PANATRANS emploie un effectif de 27 salariés permanents diplômés ayant le profil de postes conformément aux normes de gestion de Ressources Humaines et sont regroupés comme suit.

Tableau 3 : classification des agents de PANATRANS par catégorie socioprofessionnelle

Catégorie socioprofessionnelle	Effectifs	Pourcentage(%)
Cadres supérieurs	3	11
Cadres moyens	2	7
Comptable	2	7
Secrétariat de direction	2	7
Déclarant	5	19
Chauffeurs	4	15
Passeurs de pièces	5	19
Agent d'enlèvement	4	15
TOTAL	27	100

Source : Chef de l'exploitation matérielle et technique

3.2.5.2. Les ressources matérielles

Les ressources matérielles représentent les moyens d'exploitation dont la société dispose pour l'exécution de ses activités.

Les moyens matériels dont PANATRANS dispose sont :

- 2 camions pour la livraison de marchandise ;
- 2 fourgons ;
- 2 engins de manutention de marque (Manitou) ;
- 5 transpalettes ;
- 4 motos pour le déplacement des agents des terrains ;
- Matériel informatique ;
- Mobilier de bureau ;
- Matériel de communication.

3.2.5.3. Les ressources financières

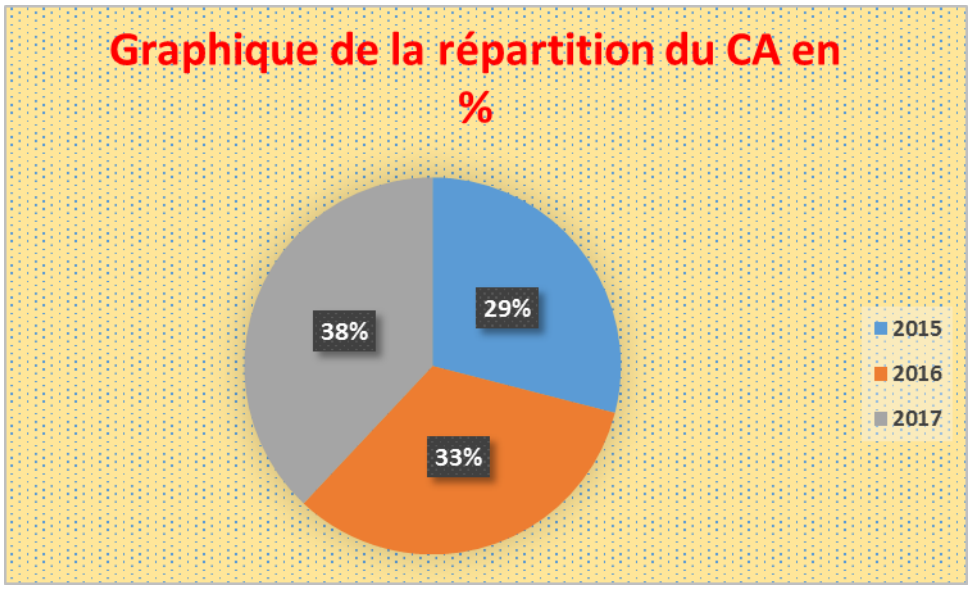
Pour le bon fonctionnement de son activité l'entreprise dispose aussi ses moyens financières afin d'acquérir ses besoins.

Tableau 4 : Répartition du chiffre d'affaires de la société de 2015 à 2017

Années	2015	2016	2017	Total
Chiffre d'affaires(CA)	700 000 000	800 000 000	900 000 000	2 400 000 000
Pourcentage du CA	29%	33%	38%	100%

Source : société de PANATRANS

La répartition sur la représentation graphique



3.3. Procédure de dédouanement des panneaux solaires

Dans ce chapitre nous allons étudier de façon générale les opérations de dédouanement à l'import des panneaux solaires.

La procédure de dédouanement, c'est une démarche accomplie par les importateurs pour franchir la marchandise de la zone douanière. Pour cela nous allons procéder à des étapes de la procédure de dédouanement.

3.3.1. Formalités préalables de dédouanement

Le dédouanement s'entend de toute la procédure applicable aux marchandises importées ou exportées afin d'assurer, d'une part, la correcte perception des droits et taxes que l'Administration des douanes est chargée de liquider et, d'autre part, d'appliquer les diverses mesures réglementaires. Selon l'article 25 du code de douane « les formalités douanières ne peuvent être accomplies que dans les bureaux et postes de douane »[15].

Nous allons aborder ici les formalités qu'il faut au préalable avant le dédouanement proprement dite. Cette situation s'analyse sur 2 niveaux :

- La conduite en douane
- La mise en douane.

3.3.1.1. La conduite en douane

La conduite en douane permet au transporteur de se diriger vers une zone douanière, autrement dit d'acheminer les marchandises importées vers le bureau de douane le plus proche de la frontière douanière. Le transporteur doit impérativement emprunter, pour cela la route légale. Cette formalité s'impose pour toutes marchandises permettant de contrôler et d'empêcher le versement frauduleux de la marchandise sur le marché national dans le cas d'une importation.

Elle recouvre toutes les mesures permettant au service de douane de contrôler les marchandises importées vers le bureau ou poste des douanes compétent. Les formalités de conduite en douane varient selon le mode de transport (maritime, aérien et terrestre).

Toutes les marchandises transportées à destination du Sénégal par voie maritime sont inscrites sur un document appelé « manifeste » c'est un document récapitulatif de la cargaison du navire auquel il se réfère. Ce document est daté est signé par le capitaine du navire et doit être déposé dans le vingt-quatre(24) heure de l'arrivé du navire dans le port.

C'est une déclaration faite par le capitaine des marchandises dont il doit mentionner l'espèce et le nombre des colis, leurs marques et numéros, la nature des marchandises et les lieux de chargement et de destination. Selon l'article 47 du code de douane disant que «Les marchandises arrivant par voie maritime doivent être inscrites sur le manifeste ou état général du chargement du navire »[16].

[15] Code des douanes
[16] Code des douanes

Arriver dans la zone maritime du rayon de douane et à première réquisition ; le capitaine doit soumettre leur manifeste ou déclaration sommaire au visa « ne varietur »[17].

3.3.1.2. La mise en douane

La mise en douane consiste à la mise des marchandises entre les mains de la douane qui a pour objet de permettre au service de douane d'identifier de prendre en charge, de garder sous surveillance les marchandises jusqu'à l'accomplissement des formalités permettant leur enlèvement.

Elle consiste en l'obligation de dépôt d'une déclaration ou manifeste par la personne qui à présenter les marchandises au service de douane.

3.3.2. Le dédouanement proprement dit

La procédure de dédouanement est une étape où le mandataire du propriétaire de la marchandise qui est le commissionnaire agrée en douane intervient pour allouer un régime douanier a la marchandise ainsi que la collecte des documents pour le dédouanement.

3.3.2.1. Les formalités du dédouanement

Cette procédure est constituée par le traitement et la collecte des documents qui lie l'importateur et le déclarant en douane.

3.3.2.1.1. L'importateur et le déclarant en douane

- **L'importateur (propriétaire de la marchandise)**

L'importateur c'est une personne qui importe des marchandises d'un pays tiers et à destination du Sénégal, dans notre cas d'étude c'est la société BONERGIE SARL. Ce dernier s'adresse à un transitaire pour lui permettre de procéder au traitement des documents de pré-dédouanement.

- **Le déclarant en douane ou commissionnaire agrée en douane**

Dans notre cas le déclarant en douane qui est PANATRANS assure la relation entre la douane et l'importateur.

Le déclarant en douane après avoir reçu l'ordre de son mandant d'accomplir les formalités douanières, ce dernier commence sous les peines de droits à collecter des documents afin d'accomplir les formalités pour son donneur d'ordre.

[17] Ne varietur : « qu'il ne soit pas changé »

Le document qui met en relation ou en accord l'importateur et le déclarant **c'est l'ordre de transit.**

3.3.2.1.2. Ordre de transit(OT)[18]

Un ordre de transit est un document où le Bénéficiaire ou l'importateur donne mandat a un déclarant de dédouaner ses marchandises. C'est un document établit par la société de PANATRANS qui est rempli, signé, daté et déposé par l'importateur auprès de son mandataire

Ce document met en engagement la société de PANATRANS à intervenir juridiquement à l'enlèvement des marchandises de son mandant puis de procéder à l'ouverture du dossier de transit.

3.3.2.1.3. Ouverture du dossier de transit

L'ouverture du dossier est une étape qui suit après le dépôt de l'OT par le client de PANATRANS, elle s'effectue par le chef de service de transit. Cette étape met en accord sur les termes de contrat les deux parties (importateur et déclarant) afin que l'autre partie qui est le déclarant commence à effectuer les formalités douanières. Cette ouverture consiste à attribuer un numéro d'identification au dossier. Ce numéro est enregistré sur un grand registre dont on y trouve plusieurs rubrique tel que :

- La date d'ouverture
- N° Transit/ Import
- Le destinataire réel
- N° B/L
- Port provenance
- Port destination
- Le régime douanier
- Nombre de colis
- Désignation des marchandises
- Poids
- Observation

[18] Annexe C

3.3.2.1.4. Traitement et collecte des documents

Le traitement et la collecte des documents dans la phase de pré-dédouanement sont réalisés à l'aide du système ORBUS qui est un outil informatisé de traitement et de collecte des documents de pré-dédouanement.

- **Système ORBUS**

Le système ORBUS est un système informatique de facilitation de collecte des documents de pré-dédouanement. Il a été mis en exploitation le 21 janvier 2004 et lancé officiellement le 12 Mai 2004 par le Ministre Délégué auprès de Ministre de l'Economie et des finances chargé du budget. Une fois connecté à ORBUS l'entreprise de transit a la possibilité d'avoir tous les documents sans pour autant se déplacer.

Il met en relation le transitaire, la COTECNA, les banques pour leur permettre la réduction significative du délai des formalités de pré-dédouanement, la réduction des couts liés aux formalités, l'amélioration de la qualité du service rendu à la clientèle. Le système ORBUS s'occupe d'établir la DPI, AV, l'attestation d'importation, l'autorisation de change….etc.

Dans notre cas d'étude sur la procédure de dédouanement des panneaux solaires les documents à collectés sont :

- **La facture commerciale [19] :** C'est un document de comptabilité par lequel, le vendeur exige de l'acheteur de payer la somme due pour les marchandises ou les services fournis. Une facture atteste de la créance d'un créancier envers un débiteur il sert de preuve juridique entre le vendeur et l'acheteur.

- **La liste de colisage[20] :** c'est un document du commerce international qui figure dans la liasse documentaire et sur lequel sont répertoriés tous le colis constituant une expédition avec leurs références (poids, volume, le nombre de colis).

- **Le connaissement[21] :** appelé B/L (Bill of Loading) en anglais est un document matérialisant le contrat de transport maritime conclu entre le chargeur et le transporteur maritime. Il représente un reçu de la marchandise, un titre de propriété de la marchandise et un titre faisant preuve du contrat de transport maritime.

[19] Annexe D
[20] Annexe E
[21] Annexe F

- **Certificat d'origine[22] :** c'est un document qui désigne l'origine de la marchandise. L'origine de la marchandise représente un rôle important sur le droit de douane.

- **Déclaration préalable d'importation (DPI)[23] :** c'est un document qui permet de déclencher le PVI (Programme de vérification des importations) afin de vérifier si la valeur FOB est supérieur ou égal à un million (1000 000) FCFA.
  Lorsque l'importateur importe une marchandise dont la valeur FOB est supérieure ou égal à 1000 000 F CFA la COTECNA ouvre un DPI pour déclencher le PVI (programme de vérification des importations).
  A la réception d'une DPI, COTECNA entreprend divers contrôles et vérifications pour s'assurer que le dossier est complet et bien rédigé. Ces contrôles vont permettre de vérifier si les marchandises sont bien soumises au PVI de COTECNA.

- **Attestation de vérification (AV)**[24] : c'est un document délivré par la COTECNA lorsque la déclaration préalable d'importation est soumise à une inspection et lorsque la valeur FOB est supérieure ou égal à trois million (3000 000) de francs CFA. Ainsi, quand la marchandise vient en conteneur spécialisé (FCL), il nécessite aussi une AV sans pour autant tenir compte de la valeur FOB.

- **Attestation d'importation (AI)[25] :** est un document délivré par la banque pour les importations dont la valeur est supérieure ou égal à 10 000 000 de francs CFA.

- **Autorisation de change (AC)[26] :** c'est un document bancaire établi par la banque de domiciliation de l'importateur pour permettre de faire les devises de la valeur de la marchandise (valeur FOB).

- **Attestation d'assurance [27]:** c'est un document qui atteste que la marchandise a été assurée pour le transport international. En effet, au Sénégal le législateur a exigé que les produits importés au Sénégal soient aussi assurés par la compagnie locale.

[22] Annexe G
[23] Annexe H
[24] Annexe I
[25] Annexe J
[26] Annexe K

3.3.3. Procédure de dédouanement proprement dite

Après avoir étudié les formalités préliminaires au dédouanement, nous allons à présent étudier la procédure de dédouanement proprement dite.

La procédure de dédouanement proprement dite désigne l'accomplissement des formalités exigibles prévus par la législation douanière et relatives a l'obligation d'établir une déclaration en détail et le contrôle par le service de douanes en vue de l'application des lois et règlements que l'administration de douane est chargé d'appliquer. Cette étape de procédure de dédouanement est matérialisée par une obligation de lever une déclaration en détail. Ce processus concerne la saisie de la déclaration dans le système GAINDE INTEGRAL sur la base des documents qui sont le manifeste et la note de détail.

3.3.3.1. Système GAINDE INTEGRAL

Le système GAINDE intégral, la Gestion Automatisée des Informations Douanières et des Echanges est une plateforme stratégique des douanes du Sénégal, axée sur la gestion du dédouanement des marchandises. GAINDE intégral apporte des améliorations considérables dans le traitement des procédures de dédouanement en passant du papier à la dématérialisation ou le traitement électronique. C'est un nouveau système mis en place par la douane qui leur permettra d'aller plus en avant dans la simplification et la facilitation du processus.

3.3.3.2. Etablissement de la déclaration en détail[28]

La déclaration en détail est un acte juridique par lequel un déclarant assigne un régime douanier à la marchandise et s'engage sous les peines de droit à accomplir toutes les obligations découlant de ce régime et à fournir toutes les indications nécessaires pour mettre d'identification des marchandises.

Cette déclaration doit être établie (écrit) soit par le déclarant ou par les personnes physiques ou morales ayant obtenues l'agrément en qualité de commissionnaire en douane.

- **Le propriétaire (détenteur) :** c'est la personne physique ou morale possédant un acte authentique justifiant sa propriété légal des marchandises.

- **Le commissionnaire en douane :** c'est toute personne physique ou morale agréée pour accomplir pour autrui les formalités de douane concernant la déclaration en détail des marchandises.

[27] Annexe L
[28] Annexe M

- **Le titulaire d'une autorisation exceptionnelle de dédouanement pour l'entreprise ou l'industrie.**

L'établissement de cette déclaration est matérialisé par la **« Note de détail »[29].**

La note de détail représente aussi un brouillon du transitaire sur lequel ce dernier fait le calcul des droits de douane. C'est l'avant dernière étape du contrôle de la déclaration avant son enregistrement.

Elle facilite la confection de la déclaration en détail et permet à la douane de contrôler et d'identifier tous les éléments dont elle a besoin avant de donner le BAE (bon à enlever).

La note de détail est composée de plusieurs article et chaque article contient les informations suivants tel que : l'origine, poids brut, poids net, la valeur FOB, le fret, la valeur de l'assurance locale, la valeur CAF, etc.

- **Rédaction de la déclaration en détail**

La rédaction de la déclaration en détail est faite sur un modèle de déclaration établit à l'avance dans le système appelé « pré-formats » (segments).

Le pré format est composé de plusieurs parties classées en trois segments. Ces segments permettent au déclarant de saisir toutes les informations relatives à la note de détail sur le système « GAINDE ».

Les énonciations obligatoirement contenues dans la déclaration en détail sont classés dans trois segments distincts :

- **Le segment des données général :** dans ce segment on y trouve des éléments tel que : le destinataire (BONERGIE SARL DAKAR), code PPM : 31908, l'adresse du destinataire : SICAP RUE 10, ANGLE DIOROUME VILLA 28 DAKAR-SENEGAL. Le régime douanier C100, la date d'enregistrement de la déclaration en détail : 19/05/2017, le numéro du répertoire et du transit : 0496, le code bureau de domiciliation, les informations relatives au déclarant notamment à son adresse 17664 PANTRANS RUE VINCENS DAKAR, les références de la déclaration c'est-à-dire l'année, le bureau des douanes et le numéro de la déclaration : 2017 19S 17231.

- **Le segment article :** ce segment correspond aux informations propres à l'article c'est-à-dire les données propre aux marchandises déclarée tel que le pays d'origine, le pays

[29] Annexe N

de provenance, nombre de colis, la nomenclature douanière (codification de 10 chiffres), le poids brute et poids net, la valeur en douane…etc.

- **Le segment récapitulatif :** ce segment contient la récapitulation de pré-liquidation concernant le montant de droits et taxes éventuel à payer.

➢ **L'enregistrement et l'édition de la déclaration en détail**

Apres la rédaction de la déclaration en détail sur le système GAINDE, le déclarant commence a enregistré et le système va procéder automatiquement au calcul de droits et taxes s'il y a lieu, affiche le montant de la liquidation ainsi que la liste des documents exigibles à joindre à la déclaration en détail. Apres l'acceptation de ce résultat le système attribue alors un numéro d'identification à la déclaration, composé de trois éléments à savoir : l'année, le bureau de douane et le numéro d'ordre d'enregistrement (par exemple **2017-19S-17231**).

Une fois enregistrée la déclaration en détail peut être éditée par le déclarant. Apres son édition, elle doit être signée par le déclarant avant d'être déposé au service des douanes désigné après l'enregistrement du système et aussi doit être accompagnée de tous les documents nécessaires.

3.3.3.3. Caractère obligatoire de la déclaration en détail

Selon l'article 69 du code des douanes toutes marchandises importées ou réimportées, destinées à être exportées ou réexportées doivent faire l'objet d'une déclaration en détail leur assignant un régime douanier. Cette obligation demeure même en cas d'exonération de droits et taxes.

La déclaration en détail une fois établi elle est irrévocable, personnelle, réglementaire et authentique.

- **Elle est irrévocable :** c'est-à-dire qu'une fois établie, on ne peut en changer les termes, sauf dans certains cas de condition définie. Exemple : erreur sur le nombre de colis ou sur le cours de devise.
- **Elle est personnelle :** parce qu'elle est l'œuvre de l'importateur, exportateur ou de leur mandataire (déclarant).
- **Elle est réglementaire :** c'est-à-dire qu'elle est obligatoire même si que la marchandise est exempté des droits et taxes.
- **Elle est authentique :** c'est-à-dire qu'elle peut être produite en justice comme élément de preuve.

3.3.3.4. Formes et modèles de la déclaration en détail

Toutes les déclarations en douane des marchandises importées peuvent être écrites, verbales ou expresses.

La déclaration par écrit est établit et signées par le déclarant selon le régime douanier choisi par l'importateur.

Les modèles de la déclaration en détail sont au nombre de quatre (4) :

- Le modèle **C** concerne le régime de mise à la consommation ;
- Le modèle **S** se rapporte aux régimes suspensifs ;
- Le modèle **E** s'applique à l'exportation en simple sortie ;
- Le modèle **R** concerne les réexportations.

Pour le cas des panneaux solaires la déclaration en détail est du modèle C.

3.3.4. Le contrôle de la déclaration en détail

Après le dépôt de la déclaration en détail accompagné des documents requis il y a un contrôle fait par le service des douanes qui correspond de vérifier les éléments déclaré sur la marchandise présentée (circuit douanier). Ce contrôle consiste de s'assurer que toutes les indications nécessaires ont étés fournies.

Le contrôle de la déclaration en détail porte sur « un contrôle de forme » et « un contrôle de fond ». Le contrôle de forme porte sur la recevabilité : enregistrement ; apurement, et le contrôle de fond qui porte sur les éléments qualitatifs (l'espèce tarifaire, l'origine, provenance) et les éléments quantitatifs (la VD, le poids, le nombre de colis).

3.3.4.1. Le circuit douanier

Le circuit douanier est l'ensemble des bureaux que les dossiers de déclaration de marchandises doivent passés pour faire le contrôle dans la forme et le fond. Ce contrôle est fait par des agents de douane, il s'agit des bureaux :

- **Bureau de la recevabilité :** les agents de ce bureau sont chargés de la vérification de la forme. Ils vérifient si tous les documents sont réunis et lisible. Ces vérifications sont axées sur les documents annexés à la déclaration en détail. Si les dossiers sont recevables ils apposent un cachet de recevabilité et ces dossiers seront transmis au niveau du chef de section.

- **Bureau des sections des écritures :** dans ce bureau le chef de section va faire un rapide contrôle de la recevabilité fait préalablement et va décider de circuit du dossier :

  Circuit normal : s'il y à RAS (rien à signaler)

  Circuit fermé : s'il y a suspension de fraude

  Puis il va aller à sa machine pour libérer le dossier dans le système GAINDE pour permettre aux autres d'accéder dans le dossier. Apres il va remettre le dossier à son assistant qui va transmettre au niveau de la visite.

- **Bureau du chef de visite :** il est chargé de faire la vérification dans le fond, il va faire la ventilation par via le système GAINDE du dossier au niveau des inspecteurs.

  Il peut demander à un inspecteur vérificateur de faire la visite sur un dossier et de lui rendre compte. Puis le dossier est transmis à son secrétaire qui va le transmettre directement au niveau de distribution.

- **Bureau de distribution :** ce bureau se charge sur les enregistrements du numéro de la déclaration sur un registre d'arriver et de faire le dispatching de dossier déjà coté aux différents vérificateurs.

- **Bureau du vérificateur :** les agents de ce bureau sont chargés de vérifier les dossiers qui leur ont été confiés par le chef de visite. Ils font un rapide contrôle sur l'espèce tarifaire, les quantités, la valeur de la marchandise, le poids. Il peut :

  Soit compléter son contrôle par une vérification physique

  Soit, si toute est correcte il peut libérer par un bon à enlever (BAE)[30] via le système GAINDE.

3.3.4.2. Liquidations 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 CAF. La formule s'obtient comme suivant :

Montant des droits et taxe : valeur CAF (cout assurance et fret) x taux

[30] Annexe O

Les droits et taxes liquidés sont :

Tableau 5 : liste des droits et taxes à liquider

DROITS ET TAXES	TAUX
Droit de douane (DD)	**35%; 20% ; 10% ; 5% ; 0%**
La redevance statistique (RS)	**1%**
La taxe sur la valeur ajoutée (TVA)	**18%**
Le prélèvement communautaire de la solidarité de l'UEMOA (PCS)	**0,8%**
Le prélèvement communautaire de la CEDEAO (PCC)	**0,5%**
Conseil sénégalais des chargeurs (COSEC)	**0,4%**

3.3.4.3. Règlement des droits et taxes liquides

Le mode de paiement pour les droits et taxes peuvent être au comptant ou à crédit d'enlèvement

- **Le paiement au comptant :** à la fin de la liquidation des droits et taxes par la douane, le redevable doit payer les montant des droits et taxes au trésor. Le règlement des droits et taxes se fait soit en espèce (si le montant est inférieur ou égale à 100 000), soit par ordre de virement, soit par chèque.

  Dès le paiement des droits et taxes les agents du trésor sont tenu de donner au payeur une quittance qui consiste une preuve de paiement ;

- **Le crédit d'enlèvement :** toute entreprise de transit doit avoir un crédit d'enlèvement d'un montant minimum de 60 000 000. L'entreprise de transit doit déposer auprès du trésor ou la banque une caution de 60 000 000 qui va régler à chaque décompte les montants des droits et taxes. Ainsi la durée maximale de ce crédit d'enlèvement est de 15 jours.

3.3.4.4. Procédure d'enlèvement

Une fois que les droits et taxes payés, le vérificateur délivre le bon à enlever (BAE) qui permet à l'opérateur de PANATRANS de disposer de sa marchandise pour le compte de ses clients.

Aucun enlèvement ne peut être effectué si les droits et taxes n'ont pas été payés ou garantis. Les marchandises ne peuvent être enlevées sans autorisation des services des douanes. Cette

autorisation consiste le bon à enlever qui est délivré à la fin des opérations de vérification si les droits et taxes sont garantis (crédit d'enlèvement) ou payer au comptant.

Pour effectuer les formalités d'enlèvement, les différents points de passage sont :

Apres l'obtention du bon à enlever douane par les vérificateurs, l'agent se dirige vers la compagnie consignataire pour payer les formalités pour le retrait documentaire et taxe portuaire et la compagnie le délivre le bon à délivrer (BAD). Puis au niveau de manutentionnaire pour procéder au paiement des débarquements qui a été effectué à l'arrivée du navire au port et le manutentionnaire le délivre le pregate ou bon de livraison.

Enfin l'agent se déplace vers la Brigade, accompagné des documents tel que :

- Le Bon à enlever
- Le Bon à délivrer
- Le Bon de livraison
- La copie de la déclaration
- La copie du connaissement
- L'original du connaissement

Arrivée au niveau de la Brigade les agents vont vérifier tous les documents cités au-dessus. Pour le cas d'un conteneur des panneaux solaires la brigade va désigner un agent escorter qui va escorter le conteneur jusqu'au lieu de dépotage pour faire écorer (pour vérifier le nombre de colis). Après toutes ces vérifications, les marchandises peuvent être enlevées. S'il ne s'agit pas d'un cas portant sur un conteneur, la brigade peut faire un visa sur le bon à enlever seulement et les marchandises peuvent être enlevées.

- **Cas des panneaux solaires importés par voie maritime**

La société BONERGIE SARL importe par voie maritime des panneaux solaires dans un conteneur FCL en provenance d'HAMBOURG avec le fournisseur SOLAR WORLD AFRICA (PTY) Ltd.

Dès la confirmation de la commande, la société BONERGIE SARL réclame une facture pro-forma et puis le représentant de la société BONERGIE SARL va auprès du directeur chargé des opérations en douane ou son représentant qui va utiliser cette facture pour l'ouverture de la DPI qui sera fait même avant l'importation du conteneur.

Apres la sortie de la DPI, le responsable de transit ou son représentant regarde la facture et essaye d'avoir un aperçu sur le type de marchandise et de voir s'il est soumise ou non au PVI.

Si elles sont soumises au PVI, il demande aussi à l'exportateur d'indiquer à COTECNA ou se trouve les marchandises et à partir de quelle date elles seront disponible afin de fixer un rendez-vous pour inspection physique. Si la vérification est documentaire, le fournisseur peut directement charger la marchandise et ensuite envoyé le connaissement. Mais si la COTECNA décide de faire une inspection physique alors dans ce cas il faut attendre que la COTECNA remise sa visite.

- **PVI (Programme de vérification des importations) :**

Le PVI est un service qui est fourni par des sociétés d'inspections à divers gouvernements d'Afrique, d'Asie, d'Europe et d'Amérique latine. La nature intrinsèque de ce service est un contrôle dans le pays d'exportation des marchandises importées par le pays du client avant embarquement. La nature et la portée de ce contrôle peuvent varier en fonction des exigences du gouvernement en question. Au Sénégal le PVI impose que :

Les expéditions d'une valeur FOB supérieure ou égale à 3 000 000 FCFA soient soumises à une inspection. Les livraisons partielles sont soumises à inspection de même les marchandises transportées par conteneur personnalisé (FCL).

Toutes les importations dont la valeur FOB est égale ou supérieure à 1 000 000 FCFA sont soumises au DPI (annexe). Toute fois seules les marchandises portantes sur de valeurs supérieures ou égales à 3 000 000 FCFA sont soumises au programme de vérification des importations qui a pour preuve une attestation de vérification (annexe).
Les vérifications de PVI peuvent êtres sur trois (3) aspects :
Vérification physique : cette vérification se déroule sur le lieu avant l'empotage du conteneur par l'agent du COTECNA. Il vérifie le nombre, la nature et la qualité du produit.

Vérification documentaire : pour ces vérifications les agents de COTECNA réclame uniquement le document portant sur la facture définitive, copie du connaissement, la liste de colisage ainsi que la facture fret.

Inspection documentaire locale : c'est COTECNA Dakar qui va faire l'inspection documentaire, qui porte le cas des panneaux solaires.
Apres l'établissement de la déclaration en détail les documents accompagnant cette déclaration au bureau de douane sont

- Facture commerciale
- DPI
- Attestation de vérification
- Connaissement
- Attestation d'assurance
- Certificat d'origine
- Liste de colisage
- Déclaration en détail
- Attestation d'importation
- Autorisation de change

Liquidation des droits et taxes des panneaux solaires :

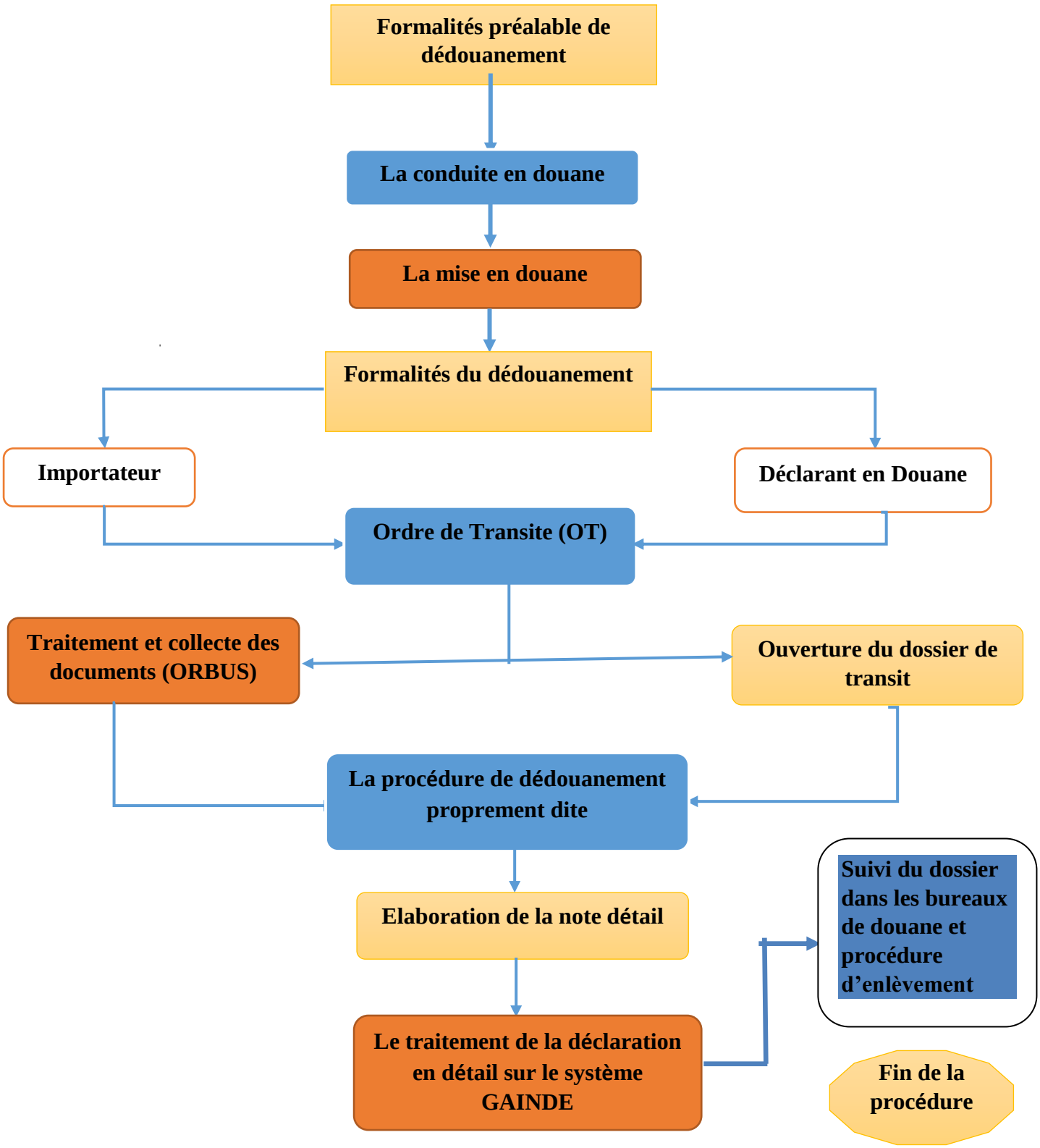
Les panneaux solaires étant un produit social, les autorités Sénégalaises a octroyé d'avantage d'une exemption de droit de douane (DD) c'est-à-dire (DD/ 0%), pour les importateurs des matériels énergétique tel que les panneaux solaires. Ainsi dans notre cas d'étude la liquidation des droits et taxes des panneaux solaires se fait comme suit :

Tableau 6 : Calculs des droits et taxes des panneaux solaires

Droits et taxes	Formule	Montant
DD (Droit de Douane)	0%	**0**
Redevance statistique (RS)	1%*CAF= 1%*24011415	**240114 FCFA**
TVA	(valeur RS+CAF)*18%= (24011415+240114)*18%	**4365275 FCA**
COSEC	0,4% de la valeur CAF= 0.4%*24011415	**96046 FCFA**
PCS	0,8% de la valeur CAF= 0,8%*24011415	**192091 FCFA**
PCC	0,5% de la valeur CAF= 0,5*24011415	**120057 FCFA**
TOTAL		**5013583 FCFA**

Tableau 7 : Schéma de la procédure de dédouanement

DESCRIPTION DE LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT



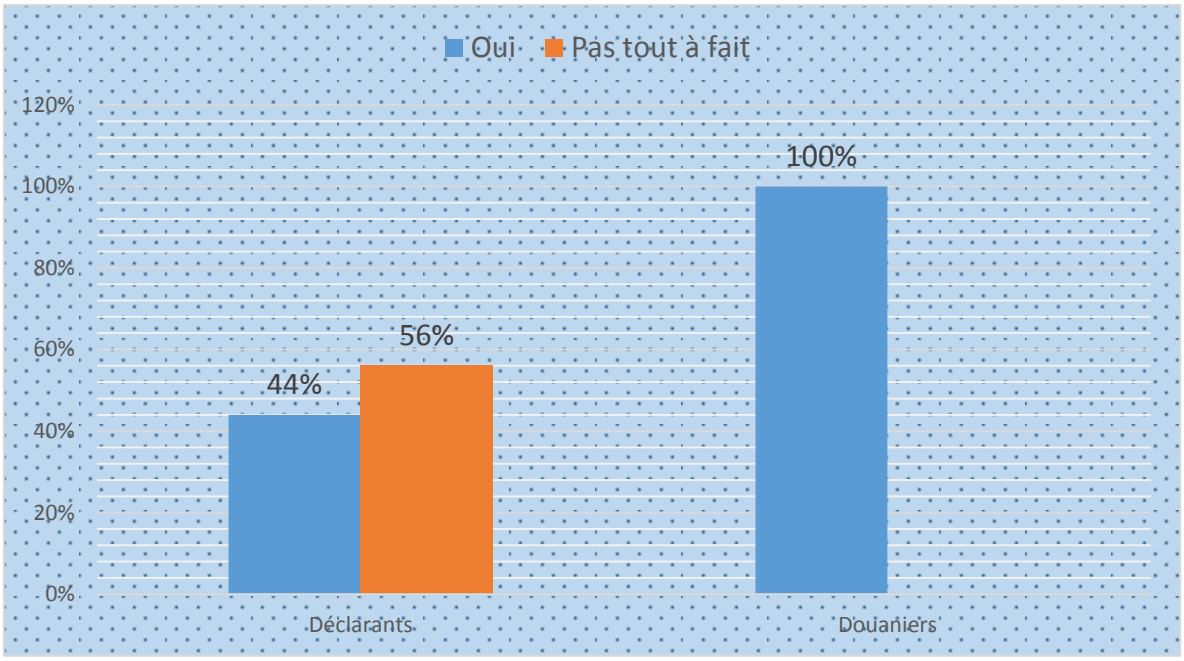
CHAPITRE 4 : CADRE ANALYTIQUE

Dans ce chapitre, il est question de présenter les résultats des enquêtes relatives aux données quantitatives et qualitatives de l'activité des entreprises enquêtées.

4.1. Présentation et analyse des données et informations recueillis

Question 1 : Estimez-vous que la compétitivité d'une société de transit dépend-t-elle d'une bonne maîtrise de la procédure de dédouanement ?

Le graphique, ci-dessous, reprend les résultats des enquêtes menées à la fois auprès des agents chargés de mener les opérations de dédouanement et des douaniers impliqués dans le processus de dédouanement portant sur l'intérêt d'une bonne maîtrise des procédures de dédouanement.



Source : Enquête Aicha AIFARAH novembre et décembre 2018

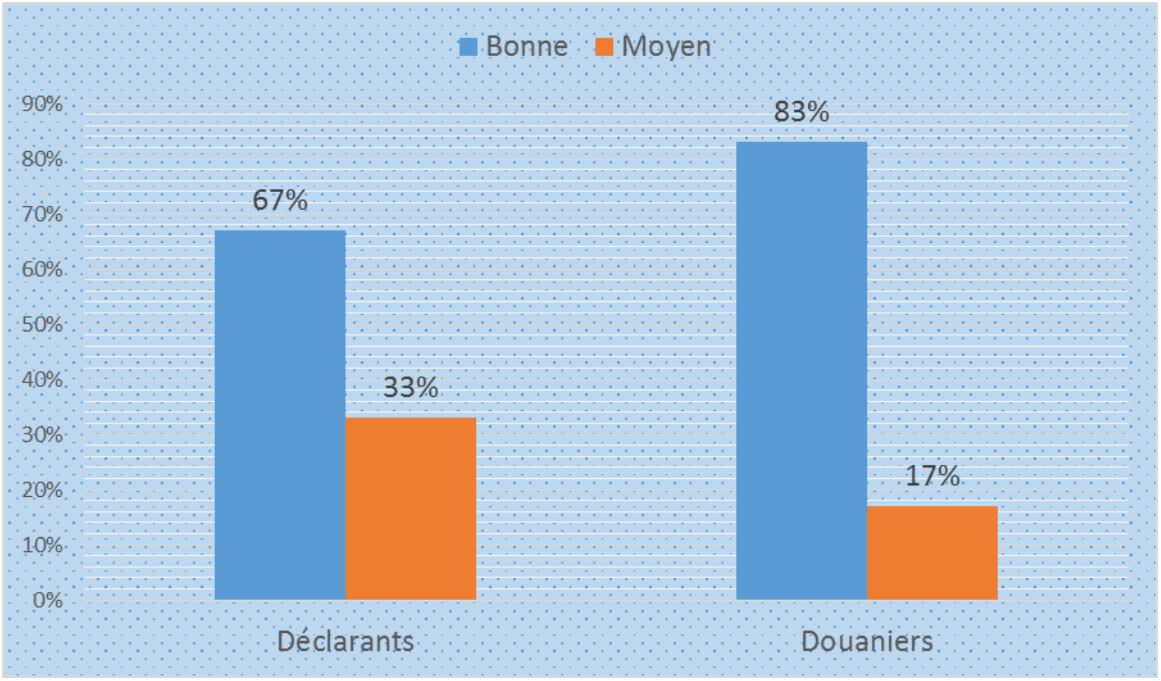
En nous référant au graphique ci-dessus, nous constatons les remarques suivantes:

La totalité des douaniers 100% enquêtés sont tous d'accord sur le fait qu'une société de transit doit bien maitriser les procédures douanières pour être compétitive. En effet, ils estiment que celle-ci est la base de la compétitivité d'une société de transit. Cette maîtrise permettra aux agents de transit d'être en parfaite connaissance de toutes les étapes de la procédure de dédouanement.

Concernant les déclarants enquêtés, les 44% sont de même avis que celles des douaniers, tandis que la majorité des déclarants (56%) estiment que la compétitivité d'une société de transit ne dépend pas seulement d'une bonne maîtrise de la procédure douanière mais aussi des facteurs relevant de la crédibilité de la société vis-à-vis de l'administration des douanes qui permettra à celle-ci d'être régulière avec leur caution de soixante millions (60 000 000 FCFA) après chacune des opérations effectuées (c'est-à-dire la société doit être capable de régulariser leur caution dans le délai de 15 jours maximum vis-à-vis des opérations effectuées).

Question 2 : Quelle appréciation faites-vous de la procédure de dédouanement des marchandises importées au Sénégal ?

Le graphique, ci-dessous, reprend les résultats des enquêtes menées à la fois auprès des agents chargés de mener les opérations de dédouanement et des douaniers impliqués dans le processus de dédouanement portant sur la critique des procédures de dédouanement au Sénégal.



Source : Enquête Aicha AIFARAH novembre et décembre 2018

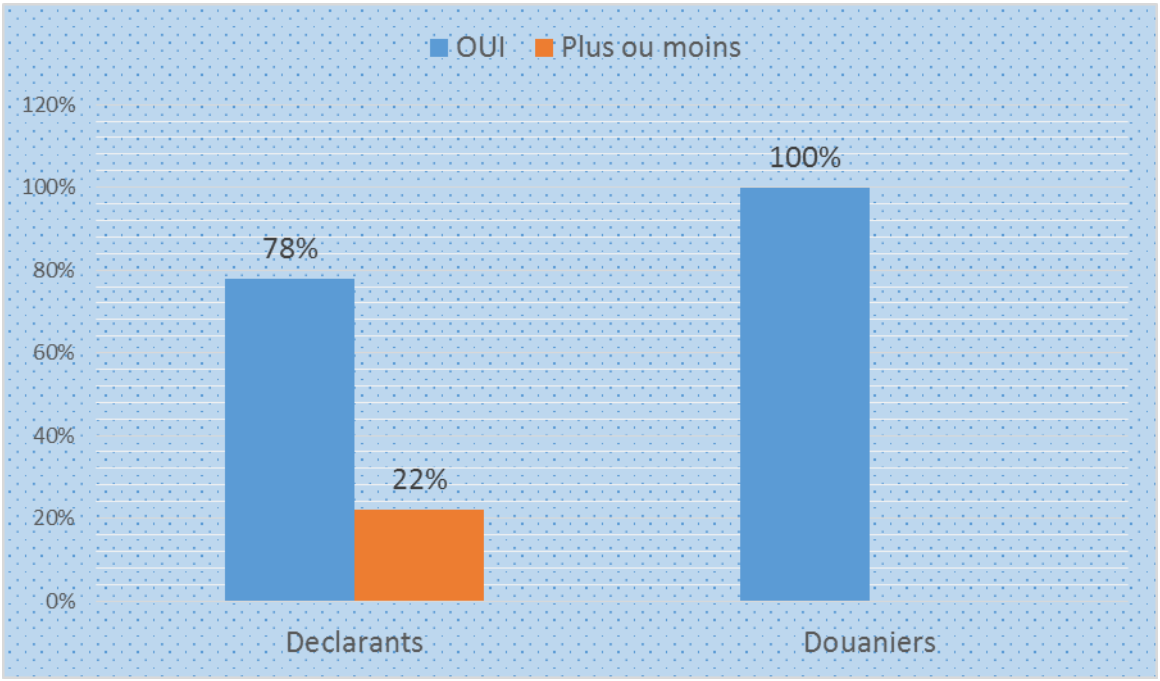
Ce graphique nous renseigne sur la procédure de dédouanement des marchandises importées au Sénégal et nous constatons par ce graphique que 67% des déclarants et 83% des douaniers enquêtés estiment qu'au Sénégal la procédure douanière pour les marchandises importées sont

considérées bonnes parce que vu la situation avant et après grâce au système informatisé la procédure a été améliorée, par contre en ce qui concerne les 33% des déclarants et 17% des douaniers, ils ressorts comme analyse qu'au Sénégal le niveau de la procédure douanière est moyen. En effet, après l'enregistrement de la déclaration en détail sur le système GAINDE, celui-ci attribue le circuit que doit suivre la marchandise. Si le circuit est orange donc la marchandise doit passer sous scanner et on doit déposer les documents physique.

Cependant, le passage de la marchandise sous scanner a un impact sur la durée de dédouanement à cause de la congestion car il n'existe qu'un seul scanner au Mole 8 du Port Autonome de Dakar et cela nécessite une amélioration.

Questions 3 : L'amélioration du traitement des formalités douanières a permis d'optimiser le délai et le coût de dédouanement ?

Le graphique, ci-dessous, reprend les résultats des enquêtes menées à la fois auprès des agents chargés de mener les opérations de dédouanement et des douaniers impliqués dans le processus de dédouanement portant sur le traitement des formalités douanières de procédure de dédouanement au Sénégal.



Source : Enquête Aicha AIFARAH novembre et décembre 2018

Ce graphique nous montre que la quasi-totalité des douaniers enquêtés ainsi que la majorité des déclarants considèrent que l'amélioration du traitement de formalités douanière permet

d'optimiser le délai et le coût de dédouanement , cela s'explique largement par les enquêtes réalisées auprès des douaniers qui (100%) et celle réalisées avec les déclarants (78%) et ceux-ci expliquent que plus le délai est court plus le coût est faible et cela est constaté qu'avec la mise en place du système informatique douanier et puis les amélioration qui ont été apportées sur ce système afin d'anticiper la procédure de dédouanement, mais toute fois (22%), des déclarants affirment que la situation ne peut pas améliorer le traitement de formalité douanière cela s'explique avec les frais supplémentaires comme par exemple pour le cas du rejet de dossier cela nécessite une nouvelle procédure que va engendrer plusieurs jours. Par ailleurs, ces jours supplémentaires peuvent être fatal sur le coût du magasinage et sur la surestarie alors, pour le volet du délai en cas de fausse déclaration, le temps de refaire une autre déclaration nécessite des jours supplémentaires et cela a un impact sur le délai et ce qui rend le traitement long.

Question 4 : Comment appréciez-vous les procédures douanières au niveau du circuit ?

Cette question a été posée aux déclarants ainsi qu'aux agents des douanes. Des différentes réponses reçues, l'appréciation des procédures douanières s'est faite selon les circuits dont la complexité reste relative avec un impact à partir de l'enregistrement de la déclaration en détail sur le système informatique.

Ces circuits ont été mis en place par la douane pour lutter contre la fraude sur les importations à destination du Sénégal. Ces circuits sont attribués par la marchandise selon leur position tarifaire.

- **Le circuit rouge** : c'est un circuit qui nécessite une visite physique à quai de la marchandise par un agent ou par un inspecteur de la douane du bureau concerné.

- **Le circuit vert** : ce circuit exige seulement le contrôle des documents par le vérificateur du bureau de la douane concerné, à l'issu de cette opération, le vérificateur délivre le BAE au déclarant.

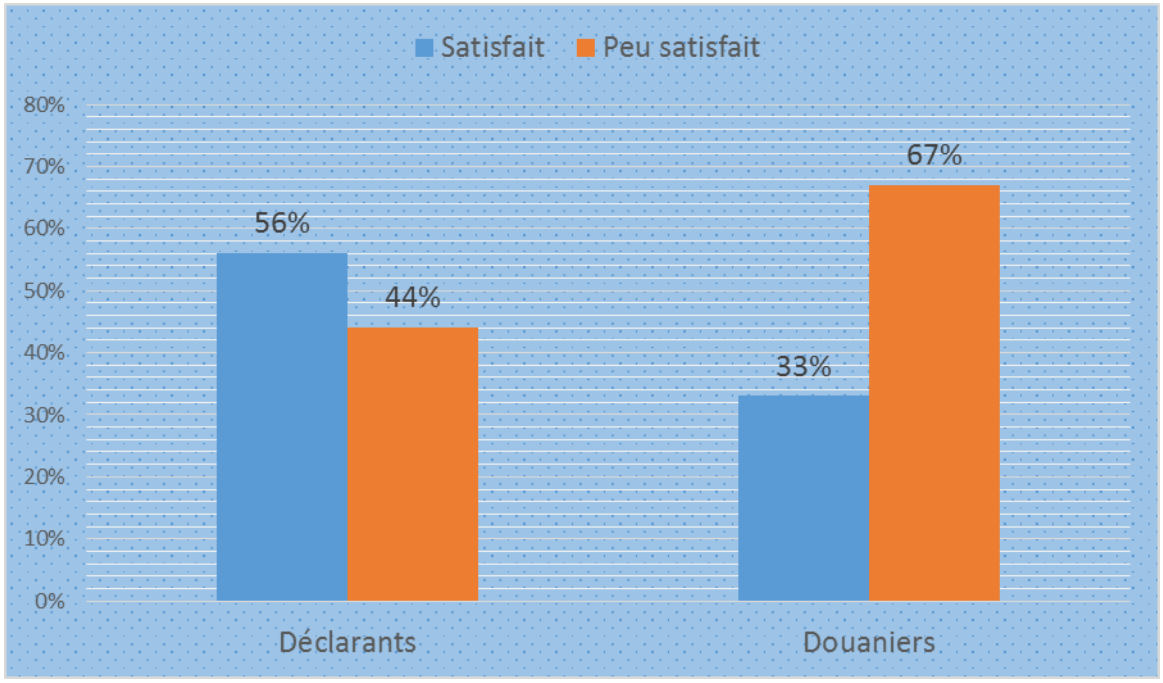
- **Le circuit jaune** : ce circuit exige une visite à domicile des marchandises par l'inspecteur ou par un agent de la douane qui va posséder à la vérification de ces marchandises pendant l'ouverture de conteneur.

- **Le circuit orange** : ce circuit exige à la fois la vérification sous scanner et celle des documents physique. Le conteneur contenant des marchandises importées doit passer sous scanner pour vérifier les marchandises déclarées si celles-ci sont conformes par rapport aux marchandises préalablement déclarées.

En définitive, les acteurs interrogés affirment que certains circuits rendent la procédure de plus en plus longue à l'instar, de circuit orange dans la mesure où après le rapport de vérification sous scanner, si ce dernier est diffèrent de ce qui a été déclaré alors, l'administration de douane a le droit de saisir la marchandise et de demander à l'ayant droit (transitaire) de reprendre la procédure en apportant des documents exacte pour prouver la nature réel de la marchandise. En outre, le report de cette procédure génère le coût de surestarie et de magasinage qui sont dus à la détention du conteneur et au stockage de la marchandise.

Question 5 : Quelle appréciation faites-vous par rapport à la dématérialisation des procédures douanières ?

Le graphique, ci-dessous, reprend les résultats des enquêtes menées à la fois auprès des agents chargés de mener les opérations de dédouanement et des douaniers impliqués dans le processus de dédouanement portant sur l'impact de la dématérialisation des procédures de dédouanement au Sénégal.



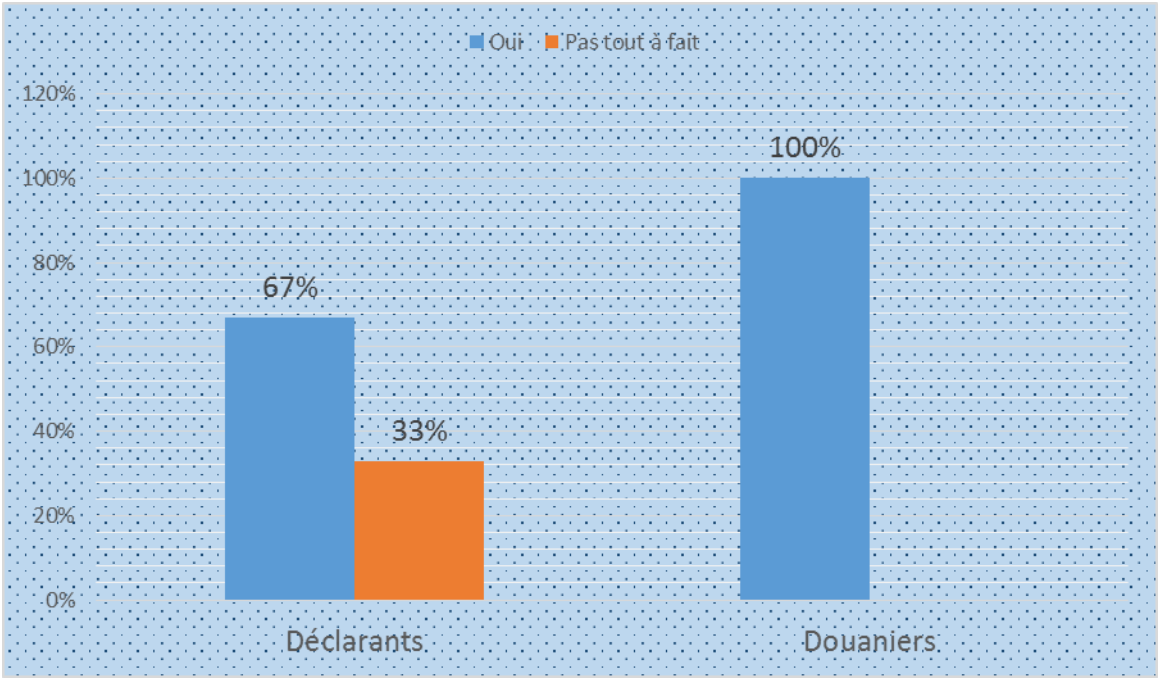
Source : Enquête Aicha AIFARAH novembre et décembre 2018

Ce graphique nous révèle les informations suivantes :

Il révèle que parmi les déclarants, 56% et les douaniers, 33% éprouvent une satisfaction assez importante à la plateforme dématérialisation. Cette opinion est basée sur la compétitivité de gain de temps, la réduction des coûts et la transparence dans les opérations de dédouanement. En effet, cela s'explique largement par le gain de temps que procure la dématérialisation dans le traitement de déclaration en détail. Par contre, les 44% des déclarants et 67% des douaniers trouvent peu de satisfaction. Ces avis résultent du fait que la dématérialisation des procédures douanières n'est pas encore intégrale et efficace à 100%, c'est-à-dire « dédouanement sans papier ». Cela signifie que toutes les opérations douanières doivent se faire sur les outils informatiques douaniers dans la mesure d'éliminer le déplacement des agents et la transmission physique des dossiers de transit au niveau des bureaux de douane compétents qui est une charge non négligeable dans la procédure. La procédure doit être intégralement dématérialisé depuis les formalités douanières préalable au dédouanement jusqu'à l'enlèvement des marchandises.

Question 6 : Est-ce que le système informatique douanier (GAINDE intégrale) a permis d'améliorer le fonctionnement de votre travail ?

Le graphique, ci-dessous, reprend les résultats des enquêtes menées à la fois auprès des agents chargés de mener les opérations de dédouanement et des douaniers impliqués dans le processus de dédouanement portant sur le système informatisé GAÏNDE et de son impact sur le système.



Source : Enquête Aicha AIFARAH novembre et décembre 2018

En nous référant au graphique ci-dessus, nous relevons les faits suivants :

La majorité des déclarants (67%) et la totalité des douaniers (100%) enquêtés sont tous d'accord sur le fait que le système informatique douanier a permis d'une part, d'optimiser leurs opérations douanières et d'autre part, elle a permis d'augmenter leur productivité grâce à la réduction du facteur « temps », en réduisant au maximum l'utilisation du papier dont le coût est 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. Selon les avis recueillis, ils mettent l'accent sur les avantages actuels du système relativement aux pratiques anciennes. C'est-à-dire qu'avant la mise en place du système informatique douanier tous les documents se traitaient de façon manuscrite, alors qu'actuellement les opérations douanières se font grâce au système dématérialisé. Avec la dématérialisation, la procédure est simplifiée ; par exemple l'élaboration de la déclaration en détail, le paiement électronique des droits et taxes à travers l'outil CORUS. Par contre, parmi les déclarants (33%) confirment que le système n'est pas tout à fait favorable parce que le système n'est pas très opérationnel du fait que les douaniers exigent toujours le déplacement d'un agent accompagné des documents physiques. Ils révèlent aussi qu'en cas de rejet d'un dossier de transit, au lieu de le compléter et de le transmettre électroniquement, le déclarant doit à nouveau reconstituer ce dernier pour ensuite l'attacher à la déclaration reprise. Ensuite, la déclaration est retransmise électroniquement à la douane. Cette reprise de la déclaration rend la procédure plus longue.

Les déclarants approuvent une amélioration du système avec la dématérialisation qui devrait éliminer la transmission physique des documents comportant la mention : BAE (Bon à enlever). Les agents de la douane qui se trouve au niveau de la Brigade exigent toujours un document physique alors qu'il est possible de le faire imprimer, de le cacheter et de le scanner. En effet, si la partie de la procédure d'enlèvement électronique est développée, alors automatiquement une fois obtenu le BAE, le même jour on peut enlever la marchandise ce qui permettra d'éliminer la présence de l'agent, le temps et les frais de déplacement de l'gent du terrain.

4.1.1. Vérifications des hypothèses de recherche

L'hypothèse demande à être confirmée ou à être infirmée après l'analyse des résultats des enquêtes. Pour répondre à notre problématique, nous avons posé trois hypothèses corrélées à quelques critères d'évaluation qui ont facilité l'analyse.

Pour la première hypothèse de recherche, « une bonne maitrise des procédures de dédouanement améliore la compétitivité de la PANATRANS ». Pour cette hypothèse nous avons analysé la compétitivité d'une société de transit à travers deux questions administrées aux acteurs interrogés. Concernant la question (1), il ressort que 72% des acteurs interrogés donnent leur avis sur la compétitivité d'une société de transit qui dépend d'une bonne maîtrise des procédures douanières, par contre les 28% ne partagent pas les même avis. En effet, pour la question (2), 75% de la population totale étudiée apprécie que la procédure de dédouanement au Sénégal est bonne par rapport à 25% de la population qui n'est pas de même avis.

En définitive, à travers les réponses obtenues (72% et 75%) des acteurs interrogés, nous confirmons cette hypothèse par rapport aux avis recueillis et analysés.

Pour la seconde hypothèse « la réduction du coût et le respect du délai de traitement des formalités douanières accélèrent le dédouanement des marchandises ». Pour vérification de cette hypothèse nous avons soumis deux questions aux agents interrogés. En ce qui concerne la question (3), 89% de la population totale interrogée affirme que l'optimisation du délai et des coûts est due à l'amélioration de procédure de traitement des dossiers de transit ; par contre les 11% des acteurs interrogés n'est pas de même avis. Par ailleurs, pour ce qui est de la 4eme question, les acteurs interrogés décrivent la procédure douanière au niveau du circuit et

estiment que l'origine de surcoût n'est pas due forcement au circuit car elle dépend de plusieurs facteurs comme par exemple (mauvais établissement de la déclaration en détail).
En définitive, relativement aux avis recueillis, nous confirmons cette hypothèse.

Enfin pour ce qui est de la dernière hypothèse « La dématérialisation optimise les procédures de dédouanement par une rapidité des opérations ». Concernant la 5eme question relative à cette hypothèse, les 62% des acteurs enquêtés prouvent une bonne satisfaction de la plateforme de dématérialisation alors, que les 39%, ne sont loin d'être satisfaits pour cause d'inefficacité de la plateforme qui n'est pas intégrale à 100% et devrait être encore améliorée. Pour la 6eme question, 84% des agents estiment que le système informatique douanier a permis d'améliorer leur travail en remplaçant le système manuscrite par le système informatique , les 17% ne sont pas du même avis parce que ce système peut parfois causer un retard du fait de l'exigence des documents physiques et du déplacement des agents sur le terrain.
En définitive, selon les réponses obtenues de 62% et 84% de la population totale interrogées, alors nous confirmons cette hypothèse par rapport aux avis recueillis.

4.1.2. Analyse SWOT

Une analyse SWOT est une exploitation qui est nécessaire en ce sens qu'elle permet de déceler ses points forts et faibles et de mieux orienter ses activités dans le but d'augmenter sa croissance. Elle permet également d'anticiper sur les opportunités qu'offre le marché mais de veiller sur les menaces.

Tableau 8 : Représentation analyse SWOT

FORCES	**FAIBLESSES**
♦ De livraison à point nommé (import ou export) ; ♦ Respect de délai ; ♦ Clients fidèles ; ♦ Rapidité de traitement des dossiers de transit.	♦ Main d'œuvre réduite ; ♦ Système informatique de la société non adapté ; ♦ Personnel peu qualifié ; ♦ Manque d'entrepôt de stockage ; ♦ Insuffisance de ressource matérielle.
OPPORTUNITES	**MENACES**
♦ La procédure de dédouanement bien défini par l'Etat ♦ La célérité des procédures et le gain de temps que procure la dématérialisation ; ♦ La stabilité politique du pays.	♦ La rude concurrence dans le secteur de transit ; ♦ Panne et défaillances sur le système informatique douanier depuis l'origine ; ♦ Le développement du secteur informel.

4.2. Suggestions et recommandations

Les opérations de dédouanement jouent un rôle important dans l'activité de PANATRANS. Au terme des analyses effectuées ci-dessus, nous sommes amenés à envisager des suggestions qui seront axées sur les points suivants :

L'équipement et personnel :

- D'augmenter le nombre des agents et déclarants pour que le travail se fasse le plus rapidement possible afin d'optimiser le temps d'exécution des tâches telles que la saisie des déclarations en douane, l'élaboration des note de détail, le dépôt physique des documents en douane.

- nous suggérons à la société de mettre en place un réseau informatique adéquat en achetant les machines de dernière génération et ainsi que la mise en place de la connexion à 4G.

- La mise en place de séances de formation pour les agents afin d'accroitre leur connaissance sur le système informatique douanier.

- De mettre en place un entrepôt de stockage qui permettra à la société de stocker les marchandises sous douane de ses clients.

- D'augmenter leurs outils de travail (imprimante, scanner) pour mieux faciliter la célérité des tâches administratives.

- D'élargir le parc automobile pour l'enlèvement et la livraison des marchandises dédouanées.

Les procédures à adopter :

- Améliorer l'image de l'entreprise en mettant en place une politique de conquête des parts de marchés, en augmentant le budget de la publicité, car à travers la publicité la société va vendre son image pour que la société puisse avoir le poids dans le marché.

L'administration de douane :

- L'organisation de séminaires de formation pour les agents de douane afin de le familiariser avec le système GAINDE pour suggérer une meilleur amélioration.

- Restructurer 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.

CONCLUSION

Dans un contexte marqué par la mondialisation des échanges, le transport maritime joue un rôle très important dans le développement d'un pays.

Les commissionnaires en douane agrée, étant des intermédiaires entre la douane et le propriétaire de la marchandise, jouent aussi un rôle capital dans la procédure de dédouanement.

En effet, avec les missions confiées à la douane sénégalaise, toute marchandise entrant dans le port de Dakar doit faire l'objet de conduite en douane pour être dédouanée. Grâce à cette exigence, les marchandises doivent être soumises à une procédure de dédouanement pour être enlevées du port et remis à son destinataire. L'autorisation d'enlever est donnée par les autorités douanières compétentes et donnée sous forme de Bon à Enlever, daté et signé.

En outre, la mise en place du système GAINDE joue un rôle d'intermédiaire entre les transitaires et la Douane Sénégalaise. C'est-à-dire chaque déclaration enregistrée par une maison de transit s'affiche automatiquement sur le menu de la Douane. Ce qui permet aux autorités douanières d'exercer leurs fonctions et surtout d'effectuer les contrôles sur toutes les marchandises entrées dans le territoire sénégalais.
L'ensemble de ces actions menées par la douane sénégalais poursuit un objectif, dans lequel la douane sécurise les échanges internationaux des marchandises en luttant contre la fraude et de faciliter le commerce international en offrant aux entreprises des services adaptés aux besoins de leur chaîne logistique.

Grace au système actuel, le GAÏNDE intégral a pour objectif de fédérer toutes les applications de la douane pour réaliser une automatisation de l'ensemble des procédures depuis le pré dédouanement jusqu'à l'enlèvement des marchandises. Cet outil devrait être exploité à fond au bénéfice de tous les acteurs mais également des clients ; Pour ce faire, il devrait être maîtrisé par les transitaires. Avec ce système informatique douanier, les déclarants vont gagner du temps, car il consiste à renforcer l'utilisation des nouvelles technologies dans le traitement des opérations et des formalités, dans le but de réduire les délais et les coûts.

L'importation de marchandises au niveau du Port Autonome de Dakar profitent, il est vrai à l'Etat du Sénégal qui en tire des dividendes certains à travers les prestataires portuaires et les droits de douanes. L'enjeu que constituent les opérations d'importation de marchandises pour l'Etat et pour les entreprises de transit a suscité en nous un intérêt particulier au point de nous

pousser à se lancer à l'étude d'un tel sujet. De ce point de vue, les entreprises doivent surveiller leur ligne de crédit d'enlèvement qui constitue le poumon de leur exploitation. Cependant PANATRANS obéit aux obligations principales qui entourent le secteur de transit tel que l'exécution des instructions de son mandant.

Ainsi, avec la connaissance du marché et à travers les relations tissées à l'extérieur, les sociétés de transit contribuent à la promotion des échanges, à l'équilibre ou encore à l'amélioration de la balance de paiements du Sénégal. En somme elle contribue au renforcement de l'économie du pays.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Ouvrages

- Jean Baptiste DIOUF, Douanes et échanges. Dakar, Edition Sénégalaise de l'import/export 2009 ; 327p.

- Jean Baptiste DIOUF, Guide de procédure de dédouanement. Edition sénégalaise de l'import/export 2009, 324p

- Denis chevalier, François Duphil. Transporter à l'international. Vanves 2009.

- Jacques DECHAUME et Walter Venturelli, Gestion des procédures douanières, Edition Génie Editeur 276p.

- BRUNAT, P. Lamy Transport**.** Paris, Edité par la société Lamy S.A, 1985 : 1154p.

- Patrick MIANI, Nadine VENTURELLI. Transport Logistique Le Genie Editeur 2017 250p

- Jean-Marc RIETSCH, Nathalie MORLAND-KHALIFA, Jean-Louis PASCON et Eric BARBRY. Mise en œuvre de la dématérialisation : Cas pratique pour l'archivage électronique. Collection InfoPro, Dunod 2010. 320p

TRAVEAUX DE RECHERCHE

- Mémoire de Fatou Salane DIOP « Analyse des opérations de dédouanement chez DHL »

- Mémoire Lafatou KOMAN « procédure douanière et gestion des entreprise de transit : cas de SOGEST »

- Mémoire de Kellog ETOUA – ADABE – EBOMO « Analyse des opérations de dédouanement des marchandises importées par voie maritime au Sénégal : Cas de KAPI'O Group »

WEBOGRAPHIE

- http://www.logistiqueconseil.org/transit.htm 09/08/2018
- dédouanement-définition-et-mode-d 'emploi/ 15/08/2018
- https://www.douanes.sn/fr/node/83 13/10/2018
- http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Glossaire-transit.htm 20/10/2018
- www.ansd.sn 27/07/2018
- http://www.africmemoire.com/part.4-chapitre-premier-definition-des-concepts-operatoires-et-consideration-theorique-sur-la-douane--110.html 12/11/2018
- http://www.uemoa.int/sites/default/files/bibliotheque/brochure_tec_der_170117.pdf 17/11/2018

LISTE DES ANNEXES

Annexe A : Questionnaire IV

Annexe B : Guide d'entretien VI

Annexe C : Ordre de transit VII

Annexe D : Facture commerciale VIII

Annexe E : Liste de colisage IX

Annexe F : Connaissement X

Annexe G : Certificat d'origine XI

Annexe H : Déclaration préalable d'importation XII

Annexe I : Attestation de vérification XIII

Annexe J : Attestation d'importation XIV

Annexe K : Autorisation de change XV

Annexe L : Attestation d'assurance XVI

Annexe M : Déclaration en détail XVII

Annexe N : Note de détail XVIII

Annexe O : Bon à enlever XIX

ENQUETE SUR LA PROCEDURE DE DEDOUANEMENT

QUESTIONNAIRE

Q1 : Estimez-vous que la compétitivité dans une société de transit dépend-t-elle d'une bonne maitrise de procédure de dédouanement ?

Oui ☐ Pas tout à fait ☐

Pourquoi ….....

.....

.....

Q2 : Quelle appréciation faites-vous de la procédure de dédouanement des marchandises importées au Sénégal

Bonne ☐ Moyen ☐

Pourquoi ….....

.....

.....

Q3 : L'amélioration du traitement des formalités douanières a permis d'optimiser le délai et coûts de dédouanement ?

Oui ☐ Plus ou moins ☐

Pourquoi .....

.....

.....

Q4 : Comment appréciez-vous les procédures douanières au niveau du circuit ?

……

……

……

Q5 : Quelle appréciation faites-vous par rapport à la dématérialisation des procédures douanières ?

Satisfait ☐ Peu satisfait ☐

Pourquoi ……

……

……

Q6 : Est-ce que le système informatique douanier (GAINDE intégrale) a permis d'améliorer le Fonctionnement de votre travail ?

Oui ☐ Pas tout à fait ☐

Pourquoi ……

……

……

GUIDE D'ENTRETIEN

Q1 : Pouvez-vous nous décrire la procédure de dédouanement des panneaux solaires ?

.....
.....
.....
.....

Q2 : Pourriez-vous nous dire vos moyens logistiques pour gérer vos opérations douanières ?

.....
.....
.....
.....

Q4 : Comment les échanges s'effectuent entre vous et l'administration de douane ?

.....
.....
.....
.....

Q5 : La performance ou l'efficacité d'une entreprise dépend généralement des systèmes informatisés, dans ce cas en quoi consiste ces systèmes ?

.....
.....
.....
.....

Q6 : Quels sont les difficultés que vous rencontriez avec les outils informatisés ?

.....
.....
.....
.....

TABLE DES MATIERES

DEDICACES I
REMERCIEMENTS II
LISTE DES TABLEAUX ET FIGURE III
LISTE DES GRAPHIQUES IV
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS V
SOMMAIRE VIII
INTRODUCTION 1
PREMIERE PARTIE : CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE 4
CHAPITRE 1 : CADRE THEORIQUE 5
1.1. Contexte de l'étude 5
1.2. Problématique 7
1.3. Les objectifs de recherche 8
1.3.1. Objectif général 8
1.3.2. Objectifs spécifiques 8
1.4. Hypothèses de recherche 9
1.5. Revue de la littérature 9
1.6. Clarification des concepts 12
1.7. Délimitation de la zone d'étude 14
CHAPITRE 2 : CADRE METHODOLOGIQUE 15
2.1. Méthode et techniques d'investigation 15
2.1.1. Recherche documentaire 15
2.1.2. Visite de terrain 15
2.1.3. Communication téléphonique 15
2.2. Conception des outils de collecte d'information et des données 16
2.2.1. Guide d'entretien 16
2.2.2. Questionnaires 16
2.2.3. Internet 16
2.3. Constitution de l'échantillonnage 16
2.4. Techniques de traitement et d'analyse de données 17
2.4.1. La matrice SWOT 17
2.4.2. L'outil EXCEL (tabulaire Excel) 17

2.5. Difficultés rencontrées 17
DEUXIEME PARTIE : CADRE PRATIQUE ET ANALYTIQUE 19
CHAPITRE 3 : CADRE PRATIQUE 20
3.1. Présentation de l'environnement de l'entreprise 20
3.1.1. Le macro environnement 20
3.1.1.1. L'environnement géographique 20
3.1.1.2. L'environnement économique 21
3.1.1.3. L'environnement politique et social 21
3.1.2. Le microenvironnement 21
3.1.2.1. Les clients de PANATRANS 21
3.1.2.2. Les concurrents directs de PANATRANS 22
3.1.2.3. Les partenaires de PANATRANS 22
3.2. Présentation de l'entreprise PANATRANS 23
3.2.1. Historique de PANATRANS 23
3.2.2. Localisation de PANATRANS 24
3.2.3. Statut juridique et organisation de PANATRANS 24
3.2.3.1. Statut juridique 24
3.2.3.2. Organisation de PANATRANS 24
3.2.4. Activités et Missions de la société PANATRANS 28
3.2.4.1. Activités de la société PANATRANS 28
3.2.4.2. Missions de la société PANATRANS 28
3.2.5. Les ressources de la société PANATRANS 28
3.2.5.1. Les ressources humaines 29
3.2.5.2. Les ressources matérielles 29
3.2.5.3. Les ressources financières 30
3.3. Procédure de dédouanement des panneaux solaires 30
3.3.1. Formalités préalables de dédouanement 31
3.3.1.1. La conduite en douane 31
3.3.1.2. La mise en douane 32
3.3.2. Le dédouanement proprement dit 32
3.3.2.1. Les formalités du dédouanement 32
3.3.2.1.1. L'importateur et le déclarant en douane 32
3.3.2.1.2. Ordre de transit(OT) 33

3.3.2.1.3. Ouverture du dossier de transit 33
3.3.2.1.4. Traitement et collecte des documents 34
3.3.3. Procédure de dédouanement proprement dite 36
3.3.3.1. Système GAINDE INTEGRAL 36
3.3.3.2. Etablissement de la déclaration en détail 36
3.3.3.3. Caractère obligatoire de la déclaration en détail 38
3.3.3.4. Formes et modèles de la déclaration en détail 39
3.3.4. Le contrôle de la déclaration en détail 39
3.3.4.1. Le circuit douanier 39
3.3.4.2. Liquidations des droits et taxes 40
3.3.4.3. Règlement des droits et taxes liquides 41
3.3.4.4. Procédure d'enlèvement 41
CHAPITRE 4 : CADRE ANALYTIQUE 46
4.1. Présentation et analyse des données et informations recueillis 46
4.1.1. Vérifications des hypothèses de recherche 53
4.1.2. Analyse SWOT 54
4.2. Suggestions et recommandations 55
CONCLUSION 57
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES I
WEBOGRAPHIE II
LISTE DES ANNEXES III
TABLE DES MATIERES VII