

INTRODUCTION

La mondialisation un processus par lequel les échanges de biens et services, capitaux, hommes et cultures se développent à l'échelle planétaire et créent des interactions de plus en plus fortes entre différentes parties du monde. C'est ainsi que le GATT devenu OMC a permis de mettre en place un ensemble de règles de fonctionnement du commerce mondial et d'asseoir l'accroissement des échanges internationaux à travers le libre-échange.

Définie comme l'émergence et le renforcement d'acteurs de marché et de régulation à l'échelle mondiale, elle s'appuie sur la liberté de circulation des biens, des services, des capitaux et dans une moindre mesure, des hommes. Phénomène contemporain majeur, suscite de nombreux débats, effraie, offre de nombreuses perspectives et bouleverse à coup sûr durablement notre manière de vivre, elle met en avant le rôle majeur des firmes multinationales, accentue la concurrence entre les territoires, redistribue les zones géographiques de production et favorise une certaine homogénéisation culturelle. Elle s'appuie sur la circulation accélérée de l'information par l'Internet et sur la mise en place d'institutions internationales. Elle évoque l'intégration croissante de l'économie dans le monde entier notamment au niveau des échanges et des flux financiers mais aussi à des transferts internationaux de mains d'œuvres ou de connaissances.

Les relations commerciales d'importations et d'exportations de biens et de services jouent un rôle capital dans le développement économique d'un pays. Le commerce international est l'échange de biens, de services et capitaux entre pays. Ce type de commerce existe depuis des siècles, mais il connaît un nouvel essor du fait de la mondialisation économique. La théorie du commerce international est la branche de l'économie qui étudie et modélise le commerce international.

Par ailleurs il existe un « *droit des opérations de commerce international* », formalisé notamment par les incoterms de la CCI.

C'est dans ce contexte que, l'OMD a été créée en 1952 sous le nom de Conseil de coopération douanière. Elle est un organisme intergouvernemental indépendant, dont la mission principale est d'améliorer l'efficacité des administrations douanières membres dans le monde. Aujourd'hui, elle est reconnue comme le porte-parole de la communauté douanière internationale regroupant 180 membres. Ses membres, dont les trois quarts font partie des pays en développement, sont responsables de la gestion de plus de 98% du commerce mondial.

À l'instar de sa mission principale, l'OMD joue un rôle essentiel dans l'harmonisation des activités douanières à travers le monde, et l'élaboration de conventions internationales comme la convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises ; la convention internationale sur la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers; la convention relative à l'admission temporaire avec les instruments et outils du système et du carnet A.T.A. afin de concilier les procédures et les documents douaniers, notamment sur les sujets suivants : Classement des

marchandises (espèce tarifaire), évaluation en douane (valeur en douane), règles d'origine (certificat d'origine).

Le système A.T.A. permet la libre circulation des marchandises à travers les frontières et leur admission temporaire dans le territoire douanier en franchise de droits et taxes. Les marchandises sont couvertes par un document unique dénommé carnet A.T.A. qui est assorti d'un système de garantie internationale. Par conséquent, le carnet A.T.A. permet de faciliter les échanges internationaux en simplifiant les formalités douanières tout en réduisant les coûts des opérations. L'acronyme A.T.A. résulte de la combinaison des initiales de l'expression française « Admission temporaire » et de l'expression anglaise « Temporary admission ».

Au Sénégal, c'est la Douane qui assure les missions à vocation fiscales et économiques.

Ainsi toutes les marchandises importées ou exportées doivent être conduites en douane pour y être déclarées. Les services publics de l'Etat, à l'instar de la Douane, chargés de cette responsabilité sont dotés de moyens leur permettant de contrôler les entrées et les sorties des marchandises au niveau des frontières et sur l'ensemble du territoire douanier.

L'Etat sénégalais pour une plus grande fluidité des opérations a mis en place un système de traitement informatique des opérations douanières appelé le système « GAÏNDE ». Cette nouvelle version présente ainsi un système informatique douanier dématérialisant la quasi-totalité des procédures opérationnelles pour constituer une application unique, complète et modulaire.

De même l'Etat Sénégalais œuvre pour la transparence au niveau des importations à travers le PVI en partenariat avec le COTECNA¹. COTECNA est une référence mondiale dans le domaine de l'inspection, de l'analyse et de la certification. Elle associe technologie de pointe et transfert des connaissances à des services innovants, conçus sur mesure, pour améliorer et sécuriser le contexte des échanges commerciaux dans le monde entier.

Pour les prestataires de services, il est important voire capital de suivre les évolutions technologiques du monde car elles influencent le consommateur dans son choix. Elles permettent également à une entreprise leader de rehausser son image et sa notoriété sur le marché par rapport aux autres acteurs de l'industrie où elle évolue.

Le transport maritime est la plus utilisée, plus de quatre-vingt-dix pourcent (90%) des échanges mondiaux passent par cette voie selon ANDS ; 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 probablement leurs explications grâce à la situation géographique du Sénégal. En effet, il bénéficie d'une position géographique exceptionnelle (situé à l'extrême ouest du continent africain, il relie ainsi tous les continents par voie maritime).

¹ COTECNA est l'un des leaders mondiaux dans le domaine de l'analyse, de l'inspection et de la certification. Elle propose des solutions qui facilitent le commerce et qui rendent la chaîne d'approvisionnement plus sûre et plus efficace. Elle se distingue aussi par l'expertise technique, associés à une qualité supérieure de services, ainsi que par notre capacité à anticiper les besoins des clients.

Procédures de dédouanement des véhicules : cas de AMATRANS

En plus les procédures de dédouanement jouent un rôle important dans les importations et exportation d'un pays. Puisque aucune marchandise ne peut entrer ou sortir du territoire national sans le respect des dispositions du codes des douanes en son article 3 alinéa 1 stipule que : « *les marchandises qui entrent dans le territoire douanier ou qui sortent sont passibles selon le cas, des droits d'importations ou des droits d'exportations inscrits aux tarifs des douanes* ». L'acte d'importer ou d'exporter une marchandise ; rend celle-ci passible des droits d'importation ou d'exportation, mais l'application effective de ces droits par le service des douanes, est fonction du régime fiscal de la marchandise importée ou exportée.

Par conséquent, le fait générateur de la perception du droit de douane est l'acte concret d'importation ou d'exportation, si les marchandises sont passibles de droit de douane.

En plus de son rôle protecteur, elle veille à ce que les procédures de dédouanement se fassent le plus rapidement possible pour permettre la fluidité des transactions afin de décongestionner les zones portuaires de ses marchandises.

L'acheminement door to door² requiert une parfaite maîtrise des opérations d'ordre administratives, matérielles, douanière etc. c'est dans ce sens que AMATRANS, joue un rôle déterminant dans les opérations de dédouanement des véhicules.

Notre étude se limitera sur le cas AMATRANS, Commissionnaire agréé en douane. Ce dernier, fort conscient de l'importance stratégique de sa mission, a déployé toute une logistique constituée pour 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 dictées par l'environnement des échanges internationaux.

AMATRANS joue un rôle très important dans le processus de dédouanement. Ce dernier est un des maillons déterminant dans la chaîne logistique international qu'il convient de maîtriser. D'où l'intérêt porté à notre thème : « ***procédures de dédouanement des véhicules : cas de Amatrans*** ».

Pour faire ce travail, nous allons, entre autres, traiter la question dans trois parties distinctes et complémentaires à savoir :

I.Le cadre théorique et méthodologique dans la première partie ;

II.Cadre conceptuel et organisationnel dans la deuxième partie ;

III.Le cadre analytique dans la troisième partie.

² Une prestation de transport prise à l'adresse de l'expéditeur et livrée à l'adresse finale.

PREMIERE PARTIE : CADRE THÉORIQUE ET CADRE MÉTHODOLOGIQUE

CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE

Ce présent chapitre consacré au cadre théorique de l'étude est composé de sept items qui traitent respectivement du contexte de l'étude, de la problématique, des objectifs de la recherche, des hypothèses de recherche, de la clarification des concepts, de la revue de la littérature et de la délimitation du champ de l'étude.

I.1. Contexte de l'étude

Le territoire sénégalais est compris entre 12°8 et 16°41 de latitude nord et 11°21 et 17°32 de longitude Ouest. Sa pointe Ouest est la plus occidentale de toute l'Afrique Continentale. La Gambie constitue une enclave de 10 300 km² à l'intérieur du territoire sénégalais avec une ouverture sur l'océan. Le pays couvre une superficie de 196 720 km² et compte 14 régions administratives. Sa population totale est estimée à 14 799 859 millions d'habitants en 2015, selon les projections faites par l'ANSD dont la population totale des femmes s'élève à 7 427 372 millions d'habitants soit 50,19% de la population totale et celle des hommes s'élève à 7 372 487 millions d'habitants soit 49,81% de la population mère. Il compte une dizaine d'ethnies inégalement réparties sur le territoire national.

Le Sénégal fait partie de l'espace économique UEMOA et de la CEDEAO. Il est aussi membre des organisations internationales mentionnées dans notre introduction. Le Sénégal fait également partie de l'UA. Rappelons que le Sénégal a réalisé un taux de croissance annuel du PIB réel de 6,5% en 2015 contre 6,6% attendu en 2016, publié en avril 2016, par le FMI dans sans rapport intitulé : « Perspectives de l'économie Mondiale ». Ce rapport établit un classement des pays émergents et en développement de l'Afrique Subsaharienne et du nord, selon la « variation annuelle » du PIB en 2015.

Le Sénégal dispose d'une façade maritime longue de 700 km. Son espace maritime s'étend sur 198 000 km² ; sa zone économique exclusive est de 200 000 miles marins³. Son plateau continental qui s'élargit du nord vers le sud surtout à partir de Dakar, a une superficie de 23 800 km². Le littoral est caractérisé par une forte densité de population et un grand nombre d'activités socio- économiques parfois conflictuelles. Par ailleurs, la ville de Dakar qui est la capitale économique et politique située à l'extrême ouest du Sénégal et du continent africain, s'étend sur une superficie de 550 km², soit 0,28 % du territoire national. Sa population est estimée à 3 429 370 millions d'habitants, soit 23,17 % de la population totale selon l'ANSD.

C'est la raison pour laquelle, la majorité des entreprises implantées au Sénégal, préfèrent s'installer dans la région de Dakar en raison de la forte croissance urbaine, la concentration des activités économiques, du système de transport adapté, et surtout la présence du PAD qui contribue directement à l'économie nationale et qui a favorisé la création de plusieurs sociétés de transit.

Au Sénégal, les opérations de dédouanement des marchandises sont régies de façon harmonieuse et chronologique par les dispositions de la loi 2014-10 du 28 février 2014 portant code des douanes du

³ Unité de mesure de distance utilisée en navigation maritime et aérienne.

Sénégal. Il s'agit précisément du titre cinq de ce code. Ainsi, le dédouanement est compris comme 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 (réglementations nationale et communautaire).

Nous aborderons ici que les procédures de dédouanement à l'import, avec les deux phases suivantes qui prennent en charge la marchandise depuis son entrée dans le territoire douanier jusqu'à son enlèvement à savoir : les formalités préalables au dédouanement que sont : la conduite et la mise en douane des marchandises ; les procédures de dédouanement qui vont de l'établissement de la déclaration en détail jusqu'à l'enlèvement des marchandises, en passant par la vérification de la déclaration et la liquidation, et l'acquittement des droits et taxes. Le respect des règles à ces opérations constitue la procédure de droit commun. C'est une procédure très contraignante, puisqu'elle oblige l'opérateur à les respecter dans l'attente de la mainlevée⁴ qui sera accordée par le bureau des douanes compétent au terme de la procédure. Autrement dit, les difficultés liées à l'organisation, à la gestion et à la synchronisation de la procédure de dédouanement des véhicules sur la plateforme logistique de AMATRANS peuvent d'ordinaire, être expliquées par les lourdeurs administratives qui pèsent souvent sur la synchronisation et l'articulation des flux et des objectifs de la chaîne logistique.

I.2. Problématique

Toute marchandise importée ou exportée doit être conduite en Douane pour y être déclarée et subir ainsi l'application de la loi tarifaire (les droits de douanes).

Toutefois, il est nécessaire que ces marchandises soient déclarées au préalable. Ainsi les seules personnes habilitées à déclarer les marchandises sont :

- ☞ ***le détenteur de la marchandise ;***
- ☞ ***les détenteurs d'un crédit d'enlèvement ;***
- ☞ ***les titulaires d'un agrément de commissionnaire en douane ;***
- ☞ ***les titulaires d'une autorisation exceptionnelle de dédouanement ;***
- ☞ ***les services publics bénéficiaires d'une autorisation expresse.***

Le détenteur de la marchandise : c'est soit le propriétaire en personne, soit les représentants légaux.

Les commissionnaires en douane agréés, peuvent agir sur leur propre compte ou sur le compte d'autrui.

L'activité des commissionnaires en douane est réglementée par le décret n°85-863 du 09 /08/1985 organisant la profession de commissionnaire en douane.

Aux vues de l'article 72 du CD⁵ « nul ne peut faire profession d'accomplir pour autrui les formalités de douane concernant la déclaration en détail, s'il n'a pas été agréé comme commissionnaire en douane »

⁴ La mainlevée est l'acte par lequel les autorités douanières mettent à disposition, après contrôle, une marchandise aux fins prévues par le régime douanier sous lequel elle est placée.

⁵ Code des DOUANES

Cet agrément est délivré par le Ministre chargé des Finances sur proposition du Directeur Général des Douanes.

Dans la procédure de dédouanement des marchandises, AMATRANS agréé en douane, est l'intermédiaire entre l'Administration des douanes et l'importateur ou l'exportateur. Il accomplit des opérations en accord avec les prescriptions du code des douanes et des autres dispositions administratives, légales et réglementaires.

L'Administration des douanes, qui est un levier incontournable de l'économie nationale se voit confier la responsabilité de surveiller le territoire douanier pour soumettre les marchandises, les personnes, les moyens de transport et les mouvements de capitaux à la législation douanière dans le but de stimuler la croissance.

C'est ainsi que le système informatique douanier « GAINDE » mis en place depuis 1990 devrait permettre aux usages d'optimiser le temps de traitement de déclaration en douane et à l'administration d'être plus fiable dans ces données statistiques.

Le décret 2001-72 du 26 janvier 2001 relatif à l'importation des véhicules, cycles et cyclomoteurs usagés a été modifié par celui n° 2012-444 du 12 avril 2012, rappelle la direction des relations publiques et de la communication des douanes. Ainsi, renseigne le communiqué, au terme des nouvelles dispositions réglementaires, il est désormais interdit d'importer des « véhicules de tourisme de plus de huit (08)⁶ ans d'âge, des véhicules utilitaires légers de 3,5 tonnes de PTAC ou moins, âgés de plus de huit (08) ans ». Le même décret a interdit aussi les « véhicules conçus pour le transport des personnes, comportant un nombre de places assises au moins égales à sept (07) et dont l'âge est supérieur à huit (08) ans ; les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes de PTAC et dont l'âge est supérieur à dix (10) ans ». Enfin, le décret s'est aussi intéressé aux « cycles et cyclomoteurs usagés d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm³ » dont l'âge, à l'importation, ne doit pas dépasser les 08 ans.

L'importation de ces véhicules d'occasion cause des énormes difficultés aux usagers, aux propriétaires, mais aussi à l'environnement. La mauvaise qualité du carburant, l'utilisation des huiles non conformes se manifestent par des irrégularités de marche du moteur, ratées, craquement, cognement, fumées blanche ou noir.

Même si la mesure de relèvement de l'âge des véhicules a été bien saluée, elle constitue, en quelque sorte, un couteau à double tranchant. En effet, quand l'âge limite était de 5 ans, la loi permettait au véhicule importé de circuler pendant 45 jours avant de s'acquitter des droits de douane. Ce qui est communément appelé « Passavant »⁷ (autorisation temporaire permettant de circuler librement sur le territoire d'un État vers un autre, conformément aux lois et règlements des parties). Aujourd'hui, c'est passé de 45 jours à seulement 2 jours, depuis que le décret est passé de 5 à 8 ans.

Ainsi, AMATRANS 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.

Ceci nous pousse à nous poser la question suivante :

⁶ Article 1 du décret présidentiel n°2012-444 du 12 avril 2012

⁷ Le passavant est un document douanier couvrant la circulation de véhicules étrangers sur le territoire national.

Comment améliorer les opérations de dédouanement des véhicules à AMATRANS ?

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

Quelles sont les dispositions générales mises en place pour le bon déroulement des opérations de dédouanements des véhicules ?

Ces procédures répondent-elles aux exigences du commerce extérieur ?

Quelles améliorations peuvent être apportées pour une meilleure gestion de l'opération de dédouanement ?

I.3. Objectifs de recherche

Les objectifs de recherches sont les composants essentiels dans la rédaction du mémoire et participent à la résolution de la problématique. Ainsi nous nous efforcerons d'en poursuivre deux (02) types comme le veut la méthodologie de recherche à savoir un objectif général et des objectifs spécifiques.

I.3.1. Objectif général

Il nous permet de comprendre toutes les procédures nécessaires liées au dédouanement des véhicules à AMATRANS.

I.3.2. Objectifs spécifiques

Objectif spécifique 1

Vérifier si la procédure de dédouanement des véhicules à AMATRANS est conforme aux règles et normes établies par la réglementation douanière et des autorités étatiques ;

Objectif spécifique 2

Connaître les documents à fournir, les droits et taxes à payer pour chaque catégorie de véhicule et le circuit douanier⁸ à effectuer

Objectif spécifique 3

Connaître les différents intervenants dans le processus de dédouanement et leur rôle.

I.4. Hypothèses de recherche

Les hypothèses de recherche sont des réponses provisoires aux questions spécifiques. Leurs formulations permettent de donner une orientation assez claire à notre travail. En effet, à l'issue de la lecture de tout ce qui a été dit précédemment, il serait clair que les hypothèses suivantes puissent être envisagées :

C'est dans ce cadre que nous avons élaboré les hypothèses suivantes pour traiter notre problématique :

⁸ C'est le passage de la déclaration dans les différents bureaux de la douane jusqu'à l'obtention du bon à enlever. Ce document permet à l'importateur de disposer de sa marchandise.

Hypothèse n°1

Une parfaite connaissance pour le bon déroulement des procédures de dédouanements des véhicules rend AMATRANS plus concurrentiel dans le marché du transit.

Hypothèse n°2

Une bonne maîtrise de la plateforme de la dématérialisation améliore la compétitivité et la performance d'AMATRANS dans une optimisation de procédures de dédouanement des véhicules (qualité, coût et délai).

Hypothèse n°3

Des moyens logistiques et techniques appropriés pour une amélioration peuvent apporter une meilleure gestion de la procédure de dédouanement.

I.5. Clarification des concepts

Dans tout travail, il y a des concepts-clés qui reviennent très souvent et dont la définition constitue un point de départ pour la compréhension de tout le travail. Il est donc important, dans le cas de notre étude, de commencer par définir les concepts-clés qui reviendront en leitmotive tout au long de notre travail. Ainsi nous allons donc définir successivement les concepts.

Affrètement : Notion de droit maritime. Il s'agit d'un contrat par lequel un armateur (fréteur) s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur pour le transport de marchandises ou de personnes.

Agrément : Accord devant être obtenu de l'administration pour que certaines opérations envisagées par des personnes physiques ou morales puissent être exécutées ou bénéficient d'un régime financier ou fiscal privilégié.

Apurement : Acte administratif qui constitue la phase finale d'une opération de douane ou comptable et permet de s'assurer du bon accomplissement des formalités par recoupement documentaire.

Caution : Garantie pécuniaire que la douane exige d'un administré en contrepartie de l'octroi d'une facilité ou d'une procédure entraînant un risque pour le Trésor. Se dit également de la personne physique ou morale qui fournit cette garantie.

Chargeur : Personne physique ou morale confiant une marchandise à acheminer à un transporteur pour compte d'autrui. Il s'agit du propriétaire de la marchandise transportée.

Consignation : on distingue généralement deux types de consignataire (le consignataire navire et le consignataire cargaison).

Le consignataire navire est une personne morale représentant dans sa localité une compagnie de transport maritime étrangère. Dans cette fonction de représentation il agit en qualité c'est-à-dire pour le compte de son mandant. En effet, il prépare le séjour du navire dans son port .il recherche tous les documents administratifs nécessaires et lui trouve un poste à quai. Il dit aussi subvenir aux besoins de l'équipage durant l'escale. Enfin, il doit préparer le départ du navire et en cas de prolongement de séjour, il doit

prendre ses responsabilités. Pour toutes ses opérations, le consignataire doit s'en référer à son mandant. Cette institution est née de l'évolution de la technologie navale qui a augmenté la fréquence des rotations de navire ainsi que les escales portuaires.

Le consignataire cargaison, lui, représente le chargeur. A ce titre il reçoit la marchandise, la garde, la remet à son mandant ou la livre au réceptionnaire indiqué. Il a l'obligation de constater l'état de la marchandise en émettant éventuellement les réserves utiles. On le rencontre plus souvent en Europe.

CORUS : Le paiement électronique des droits de douane et taxes assimilées consiste à offrir à l'opérateur économique, par imputation sur un compte ouvert auprès d'une banque commerciale, la faculté de s'acquitter d'un montant des droits de douanes notamment, sans se déplacer. Cette faculté induit un gain de temps, ainsi qu'une plus grande transparence et une meilleure sécurisation des recettes douanières.

Dédouanement : Selon Marie-Madeleine DAMIEN dans son dictionnaire du « *TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE* », elle définit le dédouanement comme : « *une obligation du vendeur ou de l'acheteur selon les termes du contrat qui couvre la transaction* » :

- ✓ L'obligation du paiement des droits et redevables ;
- ✓ L'obligation de toutes les démarches administratives et le paiement des frais qui lui sont liées ;
- ✓ L'obligation de fournir tous les renseignements exigés par les autorités douanières.

Douane : Services administratifs responsables de l'application de la législation douanière et de la perception des droits et taxes et qui sont également chargés de l'application d'autres lois et règlements relatifs à l'importation, à la réexportation, à l'exportation, à l'acheminement ou au stockage des marchandises.

Ecore : Pointage de toutes les marchandises par marque et par numéro

Empotage : Opération de chargement d'un conteneur maritime.

Entreposage : plus connu sous le nom d'emmagasiner ou stockage ; il existe deux types d'entreposage : l'entreposage frigorifique pour les produits périssables et l'entreposage sec. L'entreposage désigne le stockage de marchandise pas encore dédouanées ou non dédouanées (magasins sous-douane) ou de stockage de produits qui sont dédouanés.

Franchise(s) : Seuils en quantité (pour certaines marchandises) et en valeur appliqués aux achats effectués dans les pays extérieurs à l'espace communautaire. Ces franchises sont accordées aux usagers pour le bénéfice d'une exonération de droits de douane et/ou de taxes sur les produits ramenés ou expédiés.

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

Procédures de dédouanement des véhicules : cas de AMATRANS

douanier de la communauté mais considéré comme un pays tiers, l'importation n'est réalisée qu'au moment où le bien sort du régime sous lequel il a été placé.

Incoterm : réglementation déterminant le point de transfert de la responsabilité des marchandises dans le cas de transactions internationales.

Logistique : Dans la définition officielle de la norme AFNOR (norme X 50-600), la logistique est une fonction "dont la finalité est la satisfaction des besoins exprimés ou latents, aux meilleures conditions économiques pour une unité économique ou un ensemble d'unités économiques et pour un niveau de service déterminé.

La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits telles que : approvisionnement, localisation des usines et entrepôts, gestion physique des en-cours de fabrication, emballage, stockage et gestion des stocks, manutention et préparation des commandes mais aussi prestations informatiques, gestion des retours de produits dans le cadre du service après-vente, travaux de finition industrielle, etc.

Manifeste : liste complète et détaillée par marques et numéros, des colis ou des lots de marchandises formant la cargaison d'un navire. Cette liste est remise à la douane au port de destination.

Manutention : la manutention consiste principalement à faire des opérations de chargement et de déchargement, d'arrimage et de mise à quai ou en entrepôt. On distingue la manutention bord et la manutention terre. La manutention bord consiste à désarrimer et à décharger les marchandises du navire tandis que la manutention terre les manipule des quais vers les magasins et hangars. L'entreprise de manutention appelée dans certains ports « acconage » ou en anglais « stevedoring » opère un certain nombre d'opération matériel de manutention des marchandises. L'acconier est le responsable de toutes les opérations commerciales (déchargement et chargement de marchandises) d'un navire à un quai.

ORBUS : Conçu pour faciliter les procédures du commerce extérieur par des échanges électroniques entre les différents intervenants. ORBUS permet la réduction significative du délai des formalités de pré dédouanement, la réduction des coûts liés aux formalités, l'amélioration de la qualité du service rendu à la clientèle ainsi que le quasi suppression de l'utilisation du papier.

Origine : Dans le jargon douanier, l'origine d'une marchandise désigne son pays de fabrication. Il permet de différencier le traitement des marchandises en ce qui concerne la perception des droits et taxes de douane ainsi que les contrôle du commerce extérieur. On distingue généralement l'origine préférentielle qui permet aux pays appartenant à l'UEMOA de bénéficier de tarifs douaniers préférentiel et l'origine non préférentiel relatifs aux pays tiers.

Palette : Un dispositif sur le plancher duquel peut être groupée une certaine quantité de marchandises afin de constituer une unité de charge en vue de son transport ou en vue de sa manutention ou de son gerbage à l'aide d'appareils mécaniques. Ce dispositif est constitué soit par deux planchers reliés entre eux par des entretoises, soit par un plancher reposant sur des pieds ; sa hauteur totale est aussi réduite que possible tout en permettant la manutention par chariots élévateurs à fourche ou transpalettes ; il peut être muni ou non d'une superstructure.

Port : Abri naturel ou artificiel pour les navires, aménagé pour l'embarquement et le débarquement du fret et des passagers. Un port peut être maritime ou fluviale. Pour la commission de Bruxelles le port est une structure qui occupe une superficie de terrain et d'eau comprenant des aménagements et des installations.

Processus : Un processus correspond à un enchaînement organisé et ordonné de faits ou de phénomènes actifs répondant à un certain schéma et aboutissant à un résultat déterminé.

Procédure : Une procédure est une imposée de tâches à réaliser. Elle répond en général à des impératifs qui ne sont pas discutables par l'opérateur qui les applique. Dans la pratique, il s'agit d'une implémentation des différentes tâches qui constituent un processus avec des ressources et du temps.

Prohibition : Interdictions (ou des restrictions quant à la quantité et à la qualité) d'importer ou d'exporter une certaine marchandise donnée.

Réimportation : Importation dans un territoire douanier de marchandises préalablement exportées de ce territoire.

Réexportation : Exportation hors du territoire douanier de marchandises qui y ont été importées antérieurement.

Surestaries : Taxes perçues lors de l'immobilisation trop longue d'un conteneur (au-delà du délai prévu pour l'enlèvement).

Transit : Le transit est le régime douanier sous lequel sont placées les marchandises transportées sous contrôle douanier d'un bureau de douane à un autre en suspension des droits et taxes, et autres mesures de prohibition.

Transitaire : Une personne qui intervient à un point de rupture de charge donc entre deux aires différentes. C'est un mandataire qui a l'obligation d'exécuter les instructions qu'il a reçues de son mandant. Il a pour rôle de recevoir les marchandises, procéder à leur reconnaissance avec l'émission éventuelle de réserves et veiller le cas échéant à leur réexportation vers la destination finale. Il doit aussi effectuer les opérations de dédouanement de la marchandise.

Transport : Convention par laquelle un professionnel s'engage à déplacer une certaine quantité de marchandises d'autrui moyennant un prix déterminé et dans un délai fixé par la convention des parties.

Véhicule : Engin mobile, qui permet de déplacer des personnes ou des charges d'un point à l'autre sur des distances variables souvent longues. Ils sont le plus souvent motorisés. Il s'agit d'un moyen de transport mais sa finalité n'est pas le transport lui-même (engin de loisir, travaux publics, agricoles et militaires...).

I.6. Revue critique de la littérature

A la suite des recherches et de la documentation que nous avons obtenues, nous avons pu constater qu'aucun auteur n'a écrit et commenté sur la procédure de dédouanement des véhicules. Cependant certaines personnes considérées comme techniciens certifiés en automobile s'y sont illustrés à travers des articles.

Abibou FAYE, technicien certifié en Mercedes Benz et contremaître à la sénégalaise de l'automobile a publié un article paru le 06 Mars 2015 dans le site LERAL.NET « *les conséquences des importations de véhicules au Sénégal* ».

Selon lui, l'arrivée des voitures d'occasion au Sénégal a entraîné un véritable calvaire pour les populations tant sur le plan financier que sur le plan sanitaire. Ce sont des véhicules qui étaient destinés à rouler en Europe, aux Etats Unis ou d'autres continents autre que l'Afrique donc répondant à 100% aux normes des pays d'origine. Et maintenant ces véhicules ne répondent plus aux normes antipollution très strictes de ces pays exportateurs.

Comme nous les savons les Européens sont trop rigoureux sur les normes antipollution afin de protéger leur environnement surtout au niveau des émissions des gaz d'échappement L'importation de ces véhicules cause d'énormes difficultés aux usagers, aux propriétaires, mais aussi à l'environnement de ces pays importateur comme le Sénégal.

La mauvaise qualité du carburant, l'utilisation des huiles non conformes se manifestent par des irrégularités de marche du moteur, ratées, craquement, cognement, fumées blanche ou noir. Ce dernier entraîne des émissions en CO₂ (résultant naturellement de la combustion de matières carbonées) qui constitue un gaz polluant direct pour l'atmosphère.

NB : (respirer du CO₂ n'est pas toxique pour l'homme et les animaux sauf à des doses très élevées).

Etant technicien en Mercedes Benz et étant aussi citoyen de ce pays ma conscience ne supporte plus de voir tant de sénégalais comme moi subir toujours les conséquences néfastes de ces véhicules importés au profil des businessmen qui ne connaissent rien en automobile mais aussi ils ne se préoccupent pas de la pollution atmosphérique et de la santé des populations.

Dans ses ouvrages intitulés DOUANE ET ÉCHANGE⁹ et GUIDE DES PROCEDURES DE DEDOUANEMENT¹⁰, Jean baptiste DIOUF traite en deux titres les opérations de dédouanement. Selon lui il existe au niveau des importations deux catégories d'obligations qui donnent lieu à deux séries de formalités distinctes. Nous pouvons citer d'une part, celles qui ont pour but d'imposer un passage des marchandises par un bureau de douane. Il s'agit des formalités inhérentes à la conduite et à la mise en douane et incombent généralement aux transporteurs de marchandises. D'autre part, les règles qui contraignent l'usager à assigner un régime douanier définitif, s'est-il- dire à 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 à proprement parler, qui doivent être accomplies par le déclarant des marchandises le plus souvent le propriétaire ou un commissionnaire en douane agréé. Contrairement à l'import, l'obligation frappe à l'export les marchandises prises sur le marché intérieur et par conséquent de toute sujétion douanière. Celle-ci peuvent donc circuler librement jusqu'au lieu d'accomplissement des formalités douanières ou elles peuvent séjourner librement aussi jusqu'au moment du dépôt de la déclaration leur assignant un régime douanier à partir duquel elles se trouvent « sous

⁹ DIOUF, J.B. Douane et échanges, Dakar, Ed. Sénégalaise de l'Import/Export, 2009 :327p

¹⁰ DIOUF, J.B Guide procédures de dédouanement, Dakar, Ed. Sénégalaise de l'Import/Export, 2009 : 324p

douane » Et des marchandises sorties des régimes suspensifs de stockage ou d'ouvraison, donc sous sujétion douanière ».

Le LAMY TRANSPORT Tome 2¹¹, sous la direction de Pierre BRUNAT au Titre III nous renseigne sur les opérations de dédouanement des marchandises à l'échelle internationale. Compte tenu du développement des échanges dans le monde et dans le double 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.

I.7. Délimitation de la zone d'étude

Notre étude est axée sur le dédouanement des véhicules par le secteur fiscal et de sécurité. Nous étudierons le rôle et la place des véhicules dans l'économie sénégalaise ainsi que l'environnement dans lequel ces dernières évoluent.

Nous verrons également que la lourde fiscalité constitue un obstacle à de nombreuses entreprises quant à l'accès aux cautions de commissionnaire agréé en douane, ce qui pourrait être à l'origine de leur évolution dans le secteur informel et a conduit l'Etat à prendre des mesures d'allègement fiscal mais aussi pousse de nombreux entrepreneurs à se formaliser et à être compétitifs dans tous les secteurs (agriculture, élevage, pêche, commerce, artisanat, service, etc.).

Nous essayerons aussi d'identifier les créneaux porteurs, les besoins et les contraintes de la base légale des véhicules. Enfin nous verrons les contraintes majeures à l'intervention de la douane et les pistes exploratoires pour un fret meilleur à moyen et long terme.

¹¹ BRUNAT, P.M. Lamy Transport tome 2, Société LAMY S.A, 155, rue Légende-75850, Paris Cadex17, 1984 :1060p

CHAPITRE II : CADRE METHODOLOGIQUE

La méthodologie se définit comme un processus dynamique ou une démarche rationnelle qui permet d'examiner des phénomènes, des problèmes à résoudre, et d'obtenir des réponses précises à partir d'investigations. Ce processus se caractérise par le fait qu'il est systématique et rigoureux et conduit à l'acquisition de nouvelles connaissances. Les fonctions de la recherche sont de décrire, d'expliquer, de comprendre, de contrôler, de prédire des faits, des phénomènes et des conduites. Dans le cadre de cette étude, nous déclinons par le biais des différentes rubriques composant ce chapitre, les méthodes et techniques d'investigation, les techniques d'analyse des données, les indicateurs de recherche, la constitution de l'échantillon et les difficultés rencontrées durant la rédaction de ce mémoire.

II.1. Méthodes et techniques d'investigation

Il s'agit dans cette partie d'évoquer les techniques utilisées dans ce travail de recherche. Le but principal est de confirmer ou d'infirmer les hypothèses soulevées plus haut. Ces travaux de recherche concernent essentiellement :

- ☞ *la recherche documentaire a été axée sur les documents de gestion d'AMATRANS,*
- ☞ *des livres de la bibliothèque de l'Institut Supérieur des Transports (IST) Dakar, et*
- ☞ *des fichiers électroniques à notre disposition.*

Parmi ces fichiers, nous citerons :

- ✓ *Le CD du Sénégal du 28 Février 2014 ;*
- ✓ *Le manuel 7 du dédouanement des véhicules de la douane ;*
- ✓ *Le dédouanement des véhicules : **base légale** du CFC de la CCIAD ;*
- ✓ *Rapport d'activités ANSD : situation économique et sociale du Sénégal en 2015*
- ✓ *Des connaissances de cours ;*
- ✓ *Le guide de procédures de dédouanement de jean baptiste Diouf conçu à la fois comme un outil d'apprentissage et de référence qui traite de façon accessible des règles, des conventions et les formalités en matière douanière ;*
- ✓ *Le dossier de presse sur la mise en service d'**ORBUS 2000**¹² de juillet 2017 ;*

Hormis ces ouvrages cités ci-dessus, nous avons consulté les archives de l'IST ainsi que d'autres documents en ligne ayant rapport avec le domaine de la douane. Il s'agit entre autres des documents suivants :

- ☞ *Le mémoire sur « **la procédure d'importation directe et temporaire de véhicules : cas de SDV** » rédigé et soutenu par Jimmy Arnand NYINGONE, 2010 ;*
- ☞ *Le mémoire sur « **analyse des opérations de manutention des conteneurs du PAD** », rédigé et soutenu par : Moustapha Abdi BOUH, 2012*

¹² Le Système ORBUS 2000 est conçu pour faciliter les procédures du commerce extérieur par des échanges électroniques entre les différents intervenants.



Le mémoire sur « **Procédures douanières et gestion des entreprises de transit : cas de SOGEST** » rédigé et soutenu par : Lafatou KOMNAN, 2014

En plus de cette recherche documentaire, nous avons eu à utiliser :

Questionnaire : C'est un instrument de collecte des données quantitatives. Il a pour but, d'assurer le recueil d'informations en comparant les réponses de tous les sujets interrogés

La méthode d'observation : Au sein d'AMATRANS mais aussi à travers les visites aux différents postes de douane de Dakar. L'observation est décrite comme une action de regarder avec attention la procédure mais aussi la réglementation douanière. A partir de cette méthode, j'ai noté, décrit les comportements des différents acteurs au moment où la procédure de dédouanement se produit, notamment pour les véhicules. Cette méthode consiste donc à regarder se dérouler sur une période de temps donnée les comportements ou les événements de la chaîne de dédouanement et à les enregistrer. L'observation est utile dans le sens où elle m'a permis d'identifier très rapidement les documents, le travail de chacun des employés d'AMATRANS, les différents bureaux de douane, leur rôle mais aussi la transmission des documents via le système GAINDE et ORBUS à la douane sénégalaise.

L'internet : Aussi représente une fédération de réseaux d'ordinateurs connectés entre eux pour faire des recherches. Grâce à l'ordinateur et le réseau informatique, nous avons pu obtenir de données sur les sites des organismes internationaux, les entreprises, et autres structures ayant un rapport direct avec notre thématique. En outre, l'internet est une plateforme ouverte. A cet effet, nous avons jugé utile d'acquérir un certain nombre d'informations, bien limitées afin de ne pas diffuser des données erronées. A ces instruments d'enquêtes, s'ajoutent également le tableau de bord et la fiche de lecture annexés au document.

Nous avons élaboré aussi **un guide d'entretien** spécifiquement qui est un outil de collecte de données quantitatives et qualitatives à certains professionnels ciblés dans le secteur de la zone d'étude. Nous avons su mettre en confiance à nos interlocuteurs par la nature de la thématique pour mieux comprendre le déroulement de la procédure. Ces professionnels débordent de leur travail, nous ont consacré leur temps de nous répondre nos différentes interrogations.

II.2. Les techniques d'analyse des données

Après avoir recueilli les informations (données), nous les avons triées afin de procéder à des analyses statistiques basées sur des données quantitatives ainsi que des analyses de contenus basées sur les données qualitatives dans le but de réaliser une synthèse globale de notre étude.

Les techniques d'analyse de données sont des outils qui permettent de transformer une masse d'informations en informations structurées. Elles ont eu une importance capitale dans notre étude. Elles nous permettent d'élaborer un plan d'action d'analyse de données recueillies au moyen de la recherche documentaire, de l'internet, de la communication téléphonique. Ces données recueillies ont été traitées et analysées par la méthode S.W.O.T pour un meilleur entendement des résultats obtenus. Nous avons réalisé notre étude à l'aide des entretiens avec les professionnels du secteur ; en utilisant un questionnaire

et en réalisant des visites de terrain, etc. C'est la somme de ces interrogations formulées et administrées à notre échantillon qui a fait l'objet de cette analyse en vue d'une critique objective.

II.3. Les indicateurs de recherche

La douane sénégalaise agit sous différentes contraintes politiques et économiques dont la plupart sont traduites au moyen d'indicateurs quantitatifs.

Le premier objectif qui leur est imposé, est une mobilisation sans cesse accrue des recettes, la plupart du temps exprimée en pourcentage d'augmentation de celles-ci par rapport au montant de l'année précédente, au nom de différentes logiques : satisfaction des besoins en biens publics, préservation de l'équilibre des finances publiques, fiscalisation progressive de populations non contributrices, promotion du « civisme fiscal »¹³ et d'une administration plus performante.

Le second objectif est celui de la sécurisation des ressources fiscales. Dès qu'il s'agit de leurs moyens d'action, le gouvernement cherche naturellement à sécuriser les ressources fiscales en s'appuyant sur des processus de collecte représentés et/ou calculés comme faiblement risqués : établissement de valeurs seuils pour la douane, mise en place de liens privilégiés avec les grands importateurs, accords de privilèges de collecte et de reversement de TVA à quelques entreprises, contrats avec des multinationales chargées de certifier les éléments taxables. La douane dans le cadre de sa modernisation, prend toutefois le risque d'opter pour une certaine sélectivité des contrôles afin d'améliorer leur efficacité.

Différents chiffrages sont ainsi utilisés et pris en compte dans la décision de réformer l'administration douanière et dans le contenu des réformes sans que les administrations, chargées de penser et d'appliquer les réformes, disposent de la capacité de les intégrer à l'aide de techniques de quantification plus globales et appropriées.

II.4. La constitution de l'échantillonnage

Toute recherche s'opère dans un environnement bien précis. Il faut donc identifier notre cadre de travail, ainsi que l'ensemble des opérations effectuées tout au long du processus de recherche. Pour mener à bien notre travail, nous avons ciblé quelques entreprises de commissionnaire agréé en douane, au chef de bureau, au vérificateur et au chef de visite de la douane, tous situés au niveau de bureau 10S pour nous fournir les maximum informations concernant notre étude.

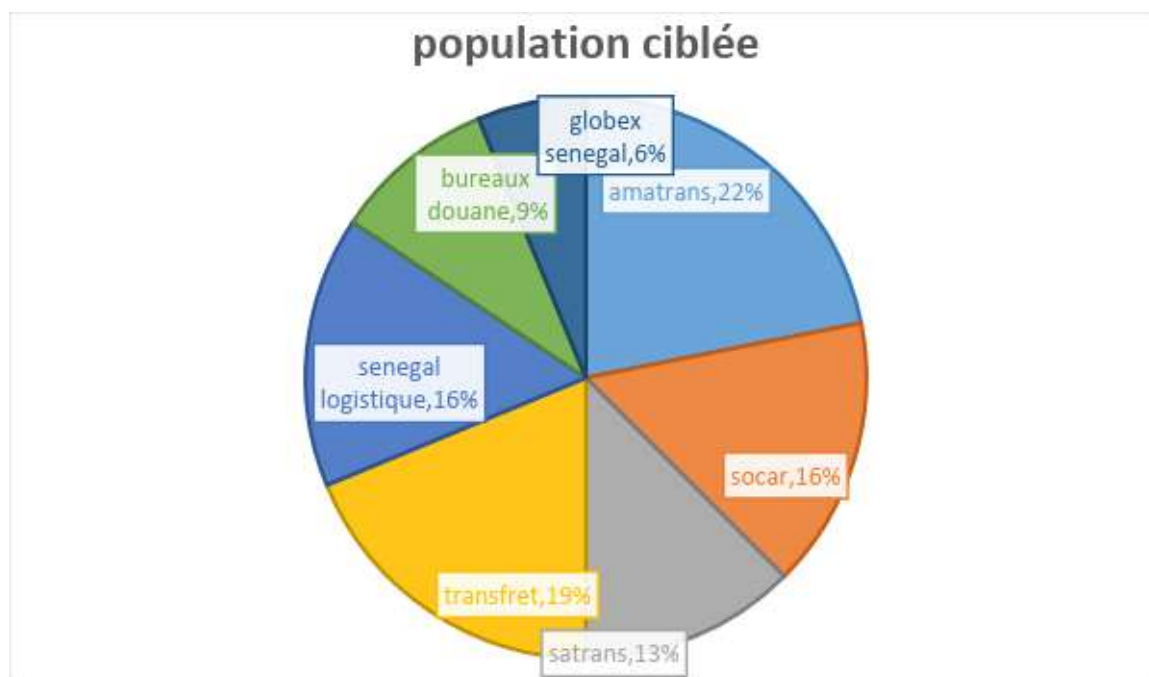
La nature de nos populations ciblées est de critères qualitatifs, il s'agit entre autres des responsables du département chef de transit, les déclarants en douane et les douaniers. Ainsi, nous nous sommes inspirés des réalités du terrain et données qui reflètent le quotidien des populations ciblées par rapport à l'objet de notre étude. Pour cela, nous avons eu des contacts auprès de ces responsables en soumettant des questionnaires et des guides d'entretien dans le but de bien mener notre recherche. Ceci nous a permis de recueillir les opinions et des réponses des populations sur les questions de recherche.

¹³ Le civisme fiscal est l'accomplissement volontaire par les contribuables, de leurs obligations fiscales.

	ENTREPRISE ET/OU AGENTS ENQUÊTES	INDIVIDUS CIBLES	INDIVIDUS INTERROGÉS
01	AMATRANS	07	07
02	SOCAR	05	04
03	SATRANS	04	03
04	TRANSFRET	06	04
05	SENEGAL LOGISTIQUE	05	05
06	BUREAUX DOUANE 10S	06	05
07	GLOBEX SENEGAL	02	02
	TOTAL	35	30

Tableau n° 1 : Entretiens avec les acteurs

Pour plus de précision, les données du tableau se traduisent par le diagramme ci-dessous



Source : enquête 2016(Alamine FAYE)

II.5. Difficultés rencontrées

De nombreuses difficultés se sont manifestées tout au long de la réalisation de ce document.

La première portait sur l'obtention de documents traitants sur notre thème d'étude c'est à dire la rareté des ouvrages qui parlent de la procédure de dédouanement des véhicules. La documentation sur le web de même que dans certains centres de documentation de la place est aussi difficile car on n'y trouve que des sujets ou des articles similaires.

La deuxième difficulté reposait sur l'obtention de données nous permettant de réaliser une analyse poussée de notre sujet. En effet nous avons dû composer avec la rétention d'informations, les questionnaires remplis de manières imprécises et incomplètes.

La troisième difficulté portait sur la disponibilité des personnes à administrer les guides d'entretien tel que les chefs transit.

La quatrième portait sur les formalités d'accès au PAD plus précisément dans les bureaux de la douane qui n'était pas facile car étant contrôlé et la lenteur d'établissement de cette autorisation était notoire. L'indisponibilité de certains responsables du secteur compte tenu de leurs lourdes tâches quotidiennes. La volonté de certains responsables à ne pas diffuser les informations professionnelles et classées confidentielles.

Toutefois, nous nous sommes efforcés pour que ces difficultés et limites ne soient pas de nature à entraver l'obtention de résultats fiables afin de rédiger un très bon mémoire.

DEUXIÈME PARTIE : CADRE ORGANISATIONNEL

Procédures de dédouanement des véhicules : cas de AMATRANS

Cette partie est consacrée à l'environnement d'AMATRANS mais aussi de son histoire dans un premier temps ; ensuite la structure organisationnelle de l'entreprise et pour terminer avec les procédures de dédouanement à l'import.

CHAPITRE III : L'ENTREPRISE ET SON ENVIRONNEMENT

L'entreprise existe dans un environnement dont elle fait partie intégrante. Elle n'est donc pas indépendante et ne suffit pas à elle-même. Par ailleurs, les activités de l'entreprise se développent en interdépendance étroite avec l'environnement qui lui impose des contraintes. Les structures internes de l'entreprise, en vue de faire face aux incertitudes, s'adaptent aux types et aux conditions de l'environnement, qui n'est ni statique, ni homogène.

L'environnement de l'entreprise c'est l'ensemble des facteurs extérieurs à l'entreprise et qui ont une influence directe ou indirecte sur elle. On distingue généralement deux types : le macro-environnement et le micro-environnement.

Ensuite nous parlerons d'AMATRANS et de son histoire, un outil qui agit à travers la culture d'entreprise. Valoriser l'image de l'entreprise à l'extérieur, améliorer le climat interne et l'implication des salariés sont les véritables enjeux de la démarche.

III.1. Le macro-environnement

Le macro-environnement désigne donc l'environnement général au sein duquel l'entreprise évolue. Il s'agit des caractéristiques générales de l'économie et de la société qui peuvent influencer l'entreprise. De manière générale, on considère que ce sont des facteurs qui influencent l'entreprise et sur lesquels l'entreprise n'a que peu de pouvoir.

Plusieurs facteurs déterminent le macro-environnement de AMATRANS :

III.1.1. Les facteurs économiques

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. 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, mais aussi sur les droits et taxes perçues par le Trésor public. Le Sénégal a une économie extravertie, c'est-à-dire, tournée vers l'extérieur et une balance de paiement déficitaire. Ces importations sont réalisées en grande partie, par voie maritime, car le PAD demeure l'un des poumons de l'économie du Sénégal. Cette réalité justifie en grande partie, la création des sociétés de transit notamment. Celles-ci, grâce aux NTIC, réalisent leurs opérations en douane dans un laps de temps, par le biais du système GAINDE intégral et permet aux opérateurs économiques de contrôler simultanément les trois flux qui comptent dans le transport, c'est-à-dire, la cargaison, l'information qui l'accompagne et le règlement financier. C'est ainsi que ce système assure en grande partie la gestion de la procédure douanières de AMATRANS, tout en minimisant le facteur temps.

III.1.2. Les facteurs sociologiques et politiques

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

Au niveau social, on note 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, à l'instar d'AMATRANS. En dépit de la concurrence, cette société affirme toujours, sa volonté d'accepter des étudiants stagiaires et d'assurer la formation de son personnel. Ces actions seront bénéfiques à long terme et constitueront une source de croissance et de développement pour le Sénégal.

III.1.3. Les facteurs technologiques

La douane sénégalaise a fait des technologies de l'information et de la communication un levier stratégique sur lequel repose l'essentiel de son système managérial. C'est dans ce sens qu'elle a fini de mettre en place une constellation d'applications pour moderniser et faciliter le travail des commissionnaires et de la douane. Il s'agit, en effet, du système GAINDE intégral, du TAME, la GRED, un FNID, Ticket libérateur, la TVA suspendue, la GSPP, etc.

Autant d'applications mises en place par la direction des systèmes d'informations douanières qui a pour ambition immédiate la dématérialisation des procédures douanières et des formalités administratives. C'est dire que ce processus participe ainsi à la modernisation de l'administration par le biais de l'automatisation et de la réduction progressive de l'utilisation du papier. Grâce aux nouvelles technologies de l'information et de la communication, AMATRANS entend ainsi à offrir de plus en plus aux usagers un ensemble de choix pour un service privé plus efficace et performant.

III.2. Le micro environnement

Il s'agit de l'environnement spécifique d'AMATRANS constitué de ses clients, de ses concurrents et de ses partenaires. Le micro environnement est finalement constitué des principales parties prenantes de l'entreprise.

III.2.1. Les clients

L'ambition première d'AMATRANS est de répondre aux exigences croissantes de leurs clients tout en réduisant les risques liés à la non-conformité douanière et réglementaire. Elle est au cœur de sa stratégie commerciale, tout en restant un partenaire incontournable pour ces derniers. En effet, aux clients, sont offerts des solutions sur mesure, compétitives, à forte valeur ajoutée et dans les meilleurs délais, ainsi que des services très innovants. Les principaux clients de la société sont : les importateurs maliens en très grande partie, Grimaldi, les sous-traitants maliens et sénégalais, les transporteurs maliens, les ambassades du Mali à l'étranger, etc.

III.2.2. La concurrence

Les activités de transit, déménagement, transport, consignation, etc., sont de plus en plus soumises à une concurrence internationale rude et aux aléas des marchés financiers. La qualité et le coût de services offerts à ses clients ainsi que le respect des délais de livraison constituent, par conséquent, de sérieux arguments pour fidéliser ses clients dans un domaine très concurrentiel. En effet, les principaux concurrents de l'entreprise sont notamment : SATRANS, Sénégal logistique, SOCAR, TRANSFRET.

III.2.3. Les partenaires

- ☞ La douane sénégalaise ;
- ☞ La douane malienne ;
- ☞ FIATA Créée à Vienne (Autriche) en 1926, elle est la plus grande organisation non gouvernementale du monde dans le domaine des transports. Elle représente aujourd'hui une industrie couvrant environ 40 000 transitaires et entreprises de logistique, employant environ 8 millions de personnes dans 150 pays. Elle a pour objectif de représenter, promouvoir et protéger les intérêts de la profession en participant en tant que conseiller ou expert, aux réunions d'organes internationaux ayant pour thème le transport.
- ☞ Le PAD ;
- ☞ LINK est un réseau international de transitaires avec plus de 239 bureaux situés dans 62 pays. Ce réseau a été officiellement fondé en 1994 par Jacques Van Den Berg, dont sa mission est d'assurer la prise en charge de la cargaison de ses clients, depuis l'origine jusqu'à destination, à partir d'une simple livraison à une expédition logistique.
- ☞ IATA créée en 1945 à La Havane (Cuba), l'association regroupe la majorité des compagnies aériennes du monde (quelques 240 compagnies aériennes, soit 84% du trafic aérien). Elle a pour but de favoriser le développement du transport aérien en unifiant et en coordonnant les normes et les règlements internationaux.

III.3. L'entreprise et son histoire



Image 1 : Logo d'AMATRANS

III.3.1. Historique

Commissionnaire en douane (transitaire) depuis 2010, agréé auprès de l'administration des douanes et impôts indirects, **AMATRANS** est une société basée à Dakar-Rue Monteil x Autoroute –Félix Eboué. Il est dirigé par Monsieur Konimba TRAORE depuis sa création, grâce à un portefeuille suffisamment étoffé, et une expertise avérée dans le domaine maritime avec une équipe de professionnel capitalisant plus de 15 ans d'expérience dans le shipping et le transit est capable de vous donner entièrement satisfaction et ce dans les meilleurs délais

Pour donner suite à sa longue expérience du domaine de transit, il assure à ses clients le passage en douane de leur marchandise en évitant toutes sortes d'ennuis ou de retards inutiles, vu que le commerce international semble d'une complexité insurmontable.

AMATRANS prête à satisfaire la clientèle en matière de douane, tout en conseillant sur les procédures, les formalités, la documentation, les autorisations à produire, sur l'interprétation des classifications des produits et les taux cumulés des droits et taxes à acquitter.

Ainsi **AMATRANS** offre des services notamment dans :

La consignation de tous les types de navires, le traitement des cargaisons industrielles, l'avitaillement ; l'affrètement et le courtage maritime, la surveillance et la sécurité maritime et le conseil pour le P&I¹⁴ ainsi que l'expertise maritime.

C'est ainsi qu'en 2013 **AMATRANS** est arrivé à gravir des échelons jusqu'à devenir numéro 1 (un) du transit vers le MALI.

¹⁴ L'assurance de protection et d'indemnisation, plus communément appelée assurance "P&I", est une forme d'assurance maritime mutuelle.

III.3.2. Statut juridique

En se référant sur le code des investissements, AMATRANS s'est inscrit au registre de commerce N° **SNDKR 2009B, NINEA : 004142816** pour répondre aux normes juridiques du Sénégal, sous le matricule et le numéro d'agrément en douane des numéros respectifs de **142** et **227** avec un capital de 1.000.000 de francs CFA. AMATRANS répond au statut juridique de société à responsabilité limitée (SARL). Son siège est à Dakar avec une référence de déclaration de la douane sénégalaise sous le numéro de **31166**. AMATRANS se trouve en face l'immeuble Ndingy et ses coordonnées sont :

Téléphone : +221 33 829 22 29

Fax : +221 33 822 29 33

E-mail : info@amatransenegal.com

Adresse : Rue Monteil x Autoroute –Félix Eboué 2^{ème} étage

Heures travaillées : Lun - Sam / 08h : 00 – 17h : 00

III.3.3. Les missions

Les missions d'AMATRANS reposent sur le transit, le transport et la manutention. Actuellement, ces missions sont essentiellement basées sur le transit qui a une grande part dans le chiffre d'affaire de l'entreprise. Dans le transit nous avons le dédouanement des marchandises que AMATRANS effectue, en tant que commissionnaire agréé en douane. De ce fait l'entreprise effectue des opérations administratives d'enregistrement ; d'élaboration de documents douaniers ; assure et supervise les liaisons techniques et administratives relatives à la circulation des marchandises ; planifier et encadrer les mouvements de transits et de transports ; mettre en place les moyens nécessaires à la réalisation des prestations ; assurer la surveillance, la mesure et l'évaluation du processus ; veiller au respect des clauses de contrat ; et enfin anticiper l'évolution des besoins de ses clients.

CHAPITRE IV : STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE L'ENTREPRISE

On désigne par structure organisationnelle la manière dont les tâches professionnelles sont organisées et coordonnées de manière à répondre aux besoins opérationnels de l'entreprise tout en maximisant son efficacité.

IV.1. Présentation organisationnelle

IV.1.1. Services

Les services sont les organes qui sont chargés de la réalisation de l'objet social et des différentes activités de l'entreprise.

IV.1.1.1. La direction

Elle est chargée de la gestion courante de la société et de ses stratégies. Elle élabore et conduit la politique générale de l'entreprise, ordonne ses activités, assure la mise en application et le suivi de la prise de décisions issues.

La direction générale est chargée de la facturation des prestations fournies et des actions marketing stratégiques et opérationnelles de la société. Elle est également responsable de la dynamisation des activités commerciales et des études économiques à travers la mise en place et le suivi de la politique commerciale. Elle s'occupe surtout de la prospection et de la fidélisation de la clientèle (armateurs¹⁵ et traders etc.).

IV.1.1.2. Service secrétariat

Ce service effectue les tâches administratives liées aux activités commerciales de AMATRANS. Il prend contact avec les clients et fournisseurs intéressés et assure le suivi des transactions initiées par la direction (signature et respect des contrats). Il gère également l'agenda du gérant, prépare ses rendez-vous, répond au téléphone, assure le suivi du courrier, rédige la correspondance et les comptes rendus, collecte des informations et assure le suivi des budgets et des dossiers.

IV.1.1.3. Service de la comptabilité et de la facturation

Il est composé d'un chef comptable et son assistant, plus une caissière et un responsable de la facturation.

Pour le département de la comptabilité, le chef et ses collaborateurs jouent un rôle primordial au sein de la société, car ils sont chargés de contrôler toutes dépenses effectuées par le service de transit et

¹⁵ Personne ne qui possède à ses frais un ou plusieurs navires marchands ou de pêche, ce qui lui confère des responsabilités particulières, notamment en matière de sécurité maritime.

autres, les pièces de caisses, les décaissements effectués et de faire les vérifications du fonds de dossier de transit et de déménagement. Ils sont également chargés de gérer les relations avec les banques, d'établir les bulletins de salaire, la paie, de recueillir les données financières, et de réorganiser la société financièrement.

Concernant le département de la facturation, le responsable de ce service est chargé de faire le routage (traitement de la facture du transitaire, facture du transport et l'enregistrement), d'établir les états de règlement et de paiement des fournisseurs, de faire les recouvrements. Il traite aussi avec les banques pour la certification des chèques. Ces deux départements utilisent le logiciel Thalia-Gescom¹⁶.

IV.1.1.4. Service transit

Le Service Transit est dirigé par un responsable qui est chargé de veiller à la bonne marche du travail des agents placés sous sa responsabilité. Il s'occupe pour des tiers de la déclaration en douane et de l'enlèvement des marchandises.

Ce service est subdivisé en deux services : le service transit aérien et le service transit maritime.

Le service transit aérien

Il est dirigé par un responsable qui est sous l'autorité du responsable du Service Transit. Ce service s'occupe de toute opération relative à une expédition aérienne.

Le service transit maritime

Il est également dirigé par un responsable qui est sous l'autorité du responsable du Service Transit. Il s'occupe de tous les documents relatifs au dédouanement par voie maritime. Ce service gère tout le processus allant de l'ouverture du dossier à l'enlèvement de la marchandise tant à l'export qu'à l'import et il doit également veiller à ce que les documents de son mandant soient en règle et en bonne et due forme, et surtout informer son client des documents exigibles pour la procédure de dédouanement en coordonnant avec les services administratifs extérieurs.

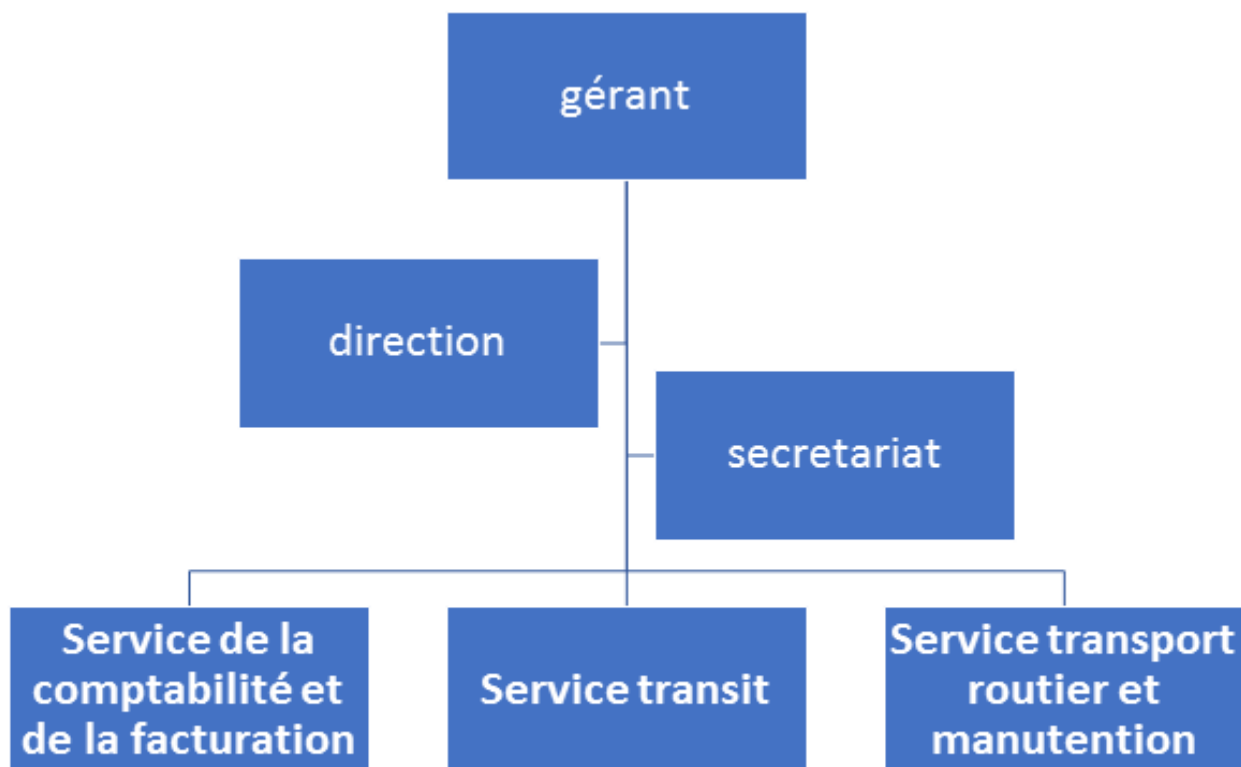
IV.1.1.5. Service transport routier

Ce service transport routier spécialisé dans l'import-export à travers l'Afrique de l'ouest et assure tous les besoins en transport terrestre complet ou partiel, depuis ou vers le Sénégal.

Grâce à l'expérience dans cette région du monde, l'entreprise offre un accès privilégié au réseau africain pour le transport des marchandises en complet ou en groupage au départ de ou vers toute l'Afrique de l'ouest.

¹⁶ Outil de gestion des activités commerciales, comptables, de stock ou d'achats, et de l'établissement des devis des factures.

IV.1.1.6. Organigramme d'AMATRANS



IV.1.2. Activités

Dédouanement : AMATRANS est l'interlocuteur de l'administration des douanes dans le cadre des opérations :

- ✓ *De dédouanement, de manutention dans les enceintes douanières ;*
- ✓ *D'enlèvement et livraison de la marchandise aux clients ; et*
- ✓ *D'assistance aux clients pour toutes questions relatives aux opérations de dédouanement.*

Consignation : AMATRANS intervient dans le domaine de la consignation en maritime ; elle assure la consignation ou l'affrètement de navires. Il offre des services indépendants de manutention et de stockage dans le port autonome de Dakar.

Manutention : AMATRANS assurer la Manutention de plusieurs tonnes de marchandises à l'importation comme à l'exportation :

- ✓ *Chargement des marchandises sur les camions ou les wagons ;*
- ✓ *Déchargement des marchandises ; et*
- ✓ *Livraison de la marchandise aux clients.*

Transport routier : Grâce à sa flotte de camions modernes, AMATRANS assure l'acheminement des marchandises dans les meilleurs conditions et délais, à des tarifs réduits.

Transit export :

- ✓ *Réservation du fret ;*

Procédures de dédouanement des véhicules : cas de AMATRANS

- ✓ *Enlèvement de la marchandise auprès du client pour acheminement aux points d'embarquement ;*
- ✓ *Accomplissement des formalités douanières à l'exportation ; et*
- ✓ *Assistance aux clients pour toutes questions relatives aux opérations Import / Export.*

Transit import :

- ✓ *Accomplissement des formalités douanières au port de débarquement ;*
- ✓ *Réservation du fret ;*
- ✓ *Accomplissement des formalités de transit en frontière ; et*
- ✓ *Livraison des marchandises au terminal de conteneurs routier ou ferroviaire en douane.*

IV.1.3. Ressources

AMATRANS remplit toutes les conditions et dispose de tous les moyens requis en matière de Transit, Transport, Consignation, Manutention et autres.

Ressources Humaines

- ☞ *Un personnel expérimenté dans le transit et toutes les opérations en douanes ;*
- ☞ *Des hommes de terrain et de rigueur dans la gestion des dossiers ; et*
- ☞ *Un accueil disponible, professionnel et chaleureux.*

Ressources Matérielles

- ☞ *Siège de la direction générale : Adresse : Rue Monteil x Autoroute –Félix Eboué ;*
- ☞ *Un bureau à l'aéroport international Blaise Diagne agence Import et agence Export ;*
- ☞ *Service logistique au Km 3,5 B.C.C.D ;*
- ☞ *Des bureaux entièrement informatisés et climatisés ;*
- ☞ *Des véhicules de livraison, camions, tracteurs ;*
- ☞ *Des engins de levage et de transport des véhicules ; et*
- ☞ *Un entrepôt et magasin.*

IV.2. Opérations de dédouanement d'AMATRANS à l'import

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.

Nous aborderons ici que la procédure de dédouanement à l'importation, avec les trois (03) phases suivantes qui prennent en charge la marchandise depuis son entrée dans le territoire douanier jusqu'à son enlèvement :

Les formalités préalables au dédouanement sont : prise en charge des marchandises, la conduite en douane, la mise en douane et l'attente en douane des marchandises ;

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

Le dédouanement des véhicules

IV.2.1. Les formalités préalables au dédouanement

IV.2.1.1. Prise en charge des marchandises

Toute marchandise introduite sur le territoire douanier doit se voir attribuer une destination douanière. Au préalable, les marchandises doivent faire l'objet d'une prise en charge dont les étapes sont les suivantes :

- ✓ être conduites au bureau de douane compétent désigné par les autorités douanières,
- ✓ être présentées en douane,
- ✓ recevoir une destination douanière,
- ✓ ou faire l'objet d'une déclaration sommaire¹⁷,
- ✓ disposer d'une autorisation pour être déchargées, et être placées en dépôt temporaire.

La prise en charge est apurée

- ✓ soit par l'attribution d'une destination douanière aux marchandises,
- ✓ soit par leur destruction ou leur vente si elles n'ont toujours pas obtenu de destination douanière au terme du délai de dépôt temporaire.

IV.2.1.2. La conduite en douane

La conduite des marchandises en douane consiste dans l'acheminement des marchandises importées ou à exporter vers le bureau de douane compétent le plus proche de la frontière douanière.

Cette obligation prend naissance dès le franchissement de la frontière douanière pour le cas des importations. Dans ce cas, le transporteur doit emprunter la route légale qui est désignée. Selon l'article 51 du code des douanes : « *Toute marchandise importée, exportée ou destinée à être exportée, transbordée ou exportée doit être conduite auprès d'un bureau de douane compétent pour y être soumise au contrôle douanier* »

Les marchandises qui arrivent par mer doivent être inscrites sur le manifeste ou état général du chargement du navire à l'exclusion des bagages des voyageurs. Ce document doit être signé par le capitaine du navire. Il doit mentionner l'espèce, le nombre des colis, leurs marques et numéros, la nature des marchandises et les lieux de chargement.

La formalité de la conduite des marchandises en douane s'impose quelle que soit leur valeur relative ou même si elles sont exemptées de droits et taxes.

¹⁷ Une des obligations qui incombe au transporteur ou son représentant, l'importateur ou son représentant, ou toute personne en mesure de présenter ou faire présenter les marchandises et qui a pour objet de contrôler le type de marchandise qui doit entrer sur le territoire douanier.

Le but de cette obligation est de canaliser le flux des marchandises aussi bien à l'importation qu'à l'exportation pour éviter d'une part le versement frauduleux des marchandises sur le marché national et leur exportation illicite d'autre part.

IV.2.1.3. La mise en douane

Dès leur introduction dans le territoire douanier, les marchandises importées sont assujetties à des formalités de prise en charge, afin d'éviter qu'elles n'échappent à la surveillance du service des douanes et ne soient irrégulièrement versées sur le marché intérieur sans dédouanement. La mise en douane est matérialisée par la présentation de la marchandise transportée et le dépôt du document de transport (manifeste¹⁸, feuille de gros, titre de transit, etc.), qui constitue alors la déclaration sommaire, au niveau du service des douanes.

IV.2.1.4. Attente en douane

L'attente en douane fait référence aux marchandises qui n'ont pas fait l'objet d'une déclaration, qui permet d'assigner un régime douanier à celles-ci (mise à la consommation, entrepôt, transit) dans les trente (30) jours qui suivent l'enregistrement de la déclaration sommaire. Ainsi, les opérateurs sont tenus d'assigner, dès l'enregistrement du manifeste, une destination douanière aux marchandises mises en douane. Cette obligation est parfois difficile à respecter pour des différentes raisons (attente des documents nécessaires au dédouanement, et autres).

IV.2.2. Procédure de dédouanement : Procédure de droit commun

La procédure de dédouanement fait entrer un autre acteur en jeu. En effet, au transporteur responsable de la marchandise transportée, au consignataire mandataire du transporteur, au propriétaire des marchandises, s'ajoute le commissionnaire agréé en douane, mandataire du propriétaire de la marchandise pour assigner un régime douanier à la marchandise en attente de dédouanement.

IV.2.2.1. Procédure de pré-dédouanement

La procédure de pré-dédouanement est matérialisée par le traitement et la collecte des documents de pré-dédouanement et le lien qui lie l'importateur et le déclarant en douane dans la procédure de dédouanement des marchandises importées.

IV.2.2.1.1. Importateur et le Commissionnaire agréé en douane

Importateur : Une personne qui a l'intention d'importer les marchandises en provenance d'un pays tiers et à destination du Sénégal, doit s'adresser à une structure de transit agréée par la douane (déclarant en

¹⁸ Le manifeste est un document de transport qui récapitule la totalité des marchandises ou des passagers chargés dans un véhicule ou une unité roulante de transport pour un trajet donné (d'une gare routière ou ferroviaire, d'un port ou d'un aéroport à destination d'une autre gare, un autre port ou aéroport).

douane), et sur présentation de la facture pro forma et la liste de colisage pour permettre à ce dernier de procéder au traitement des documents de pré-dédouanement. Ces documents sont entre autres : la déclaration préalable d'importation, l'autorisation de change et l'attestation d'importation. Le déclarant et l'importateur sont liés par un document appelé « Ordre de Transit ».

Commissionnaire agréé en douane : Dans la procédure de dédouanement des marchandises, le Commissionnaire agréé en douane (AMATRANS), assure le rôle de support entre la douane et l'importateur. Ce dernier, après avoir reçu l'ordre de son mandataire d'accomplir les formalités douanières par le biais de son agrément en douane, s'engage sous les peines de droits à collecter les documents requis dans la transaction donnée afin d'accomplir les obligations découlant du régime douanier déclaré par son donneur d'ordre

IV.2.2.1.2. Ordre de transit

La loi définit le contrat comme la convention par laquelle une ou plusieurs personnes s'obligent envers une ou plusieurs autres à donner, à faire, ou à ne pas faire quelque chose, dans le but de produire des effets juridiques¹⁹. Pour le transitaire, prestataire de service, il s'agit d'une obligation de faire.

Ainsi, le contrat de transit est l'écrit par lequel un expéditeur ou un réceptionnaire de marchandises requiert les services du commissionnaire (transitaire) pour le représenter dans toutes les formalités d'expédition ou de réception. Cet écrit est appelé ordre de transit.

L'ordre de transit peut revêtir deux formes :

- ✓ Soit une lettre émanant du réceptionnaire/expéditeur dans laquelle il précise ses instructions
- ✓ Soit un imprimé fourni par le transitaire, que le client remplira et sur lequel il apposera les instructions particulières.

En effet, l'ordre de transit contient les éléments suffisants pour déterminer la nature du service à effectuer et pour délimiter les responsabilités respectives des parties.

IV.2.2.1.3. Ouverture du dossier de transit

L'ouverture des dossiers de transit au niveau d'AMATRANS est faite par le chef de transit ou par les agents du service de transit après le dépôt de l'OT²⁰ par le client. Lorsqu'il est ouvert, on considère que les deux parties sont tombées d'accord sur les termes du contrat qui les lie afin que l'autre partie (déclarant en douane) puisse commencer à effectuer les opérations en douane. L'ouverture du dossier de transit n'est rien d'autre que l'enregistrement du dossier dans le carnet interne de la société. Elle comprend les mentions suivantes : le numéro de répertoire du dossier ouvert, la date d'ouverture du dossier, le nom de l'importateur et du port d'embarquement, le nombre, la nature et le poids brut des

¹⁹ Un acte juridique est la manifestation de l'intention, de la volonté d'une ou plusieurs personnes de produire des effets de droit, c'est-à-dire qui ont des conséquences juridiques

²⁰ Annexe A

colis, le numéro du connaissement, d'ORBUS et de la déclaration, et enfin, le régime douanier assigné par l'importateur.

IV.2.2.1.4. Le programme de vérification des importations

Instauré au Sénégal depuis 1991, le PVI consiste fondamentalement en l'inspection, avant embarquement, des marchandises à destination du Sénégal. Le système est bâti autour de la DPI qui en constitue le préalable. Elle est fournie à la société d'inspection, par l'importateur, dès que la valeur FOB des marchandises est supérieure ou égale à 1.000.000 F CFA. Sauf pour les marchandises qui en sont exemptées et qui font l'objet d'une liste exhaustive, l'inspection avant embarquement, sur la base de cette DPI, devient obligatoire : dès que la valeur FOB des marchandises est égale ou supérieure à 3.000.000 F CFA ;

Lorsqu'il s'agit de conteneurs personnalisés (FCL, LCL, etc.)²¹, quelle qu'en soit la valeur. Cependant, en vue de concilier les soucis de sécurité et de facilitation des échanges commerciaux, un SIAR et l'usage de l'imagerie par rayons X (scanner) ont été intégrés au PVI. Cela a entraîné les modifications ci-après :

Les marchandises exemptées du PVI et de l'inspection avant embarquement feront toujours l'objet d'une DPI avec la mention « *non soumise* ». Pour ces marchandises, l'intervention de la société d'inspection se limitera, le cas échéant, à l'enregistrement de cette DPI ;

Les marchandises soumises au PVI continueront à faire l'objet d'une DPI avec la mention « *soumise* ». Cependant l'inspection se fera selon l'une des modalités ci-après qui sera retenue à l'issue d'une analyse approfondie de la nature de l'opération :

- ☞ ***Contrôle documentaire sans inspection avant embarquement ;***
- ☞ ***Contrôle documentaire complété par un passage au scanner à l'arrivée à Dakar ;***
- ☞ ***Contrôle documentaire assorti d'une inspection avant embarquement des marchandises, comme cela se faisait auparavant dans le cadre du PVI.***

Dans tous ces cas, l'intervention de la société d'inspection sera matérialisée par une AV. Ainsi, à toute DPI avec la mention « *soumise* » devra correspondre une AV dont l'absence au moment du dépôt de la déclaration en douane, sera assimilée à un contournement du PVI et dûment sanctionnée.

IV.2.2.1.5. L'automatisation de la chaîne de dédouanement

Le système informatique douanier « GAINDE » couvre toutes les opérations de dédouanement depuis la mise en douane des marchandises jusqu'à leur enlèvement. En sus des modules actuels

²¹ FCL/FCL

Le chargeur emporte les marchandises dans le conteneur, scellé ce dernier et le fait livrer directement dans les magasins de l'acheteur.

LCL/LCL

Le chargeur dont le volume de marchandises est insuffisant pour remplir un conteneur les fait diriger vers un centre de groupage. Empotées avec d'autres, elles seront acheminées chez l'acheteur après dépotage à destination.

FCL/LCL

Le chargeur a plusieurs lots de marchandises pour une même destination. Il les emporte dans un conteneur qui sera acheminé sur cette destination où ces lots seront tenus à la disposition des différents réceptionnaires après dégroupage ou livrés à domicile.

LCL/FCL

L'acheteur attend des livraisons d'origines diverses. Il demande qu'elles soient emportées en un conteneur qui lui sera ensuite livré.

(manifeste, déclaration, trésor, douanes, tarif et tables), des fonctionnalités nouvelles ont été introduites dans le système :

- ✓ Le dédouanement anticipé avec le ciblage du manifeste ;
- ✓ Les EDI ;
- ✓ La prise en compte des types de conteneurs ;
- ✓ L'attribution automatique du bon à enlever chez le déclarant en douane ;
- ✓ L'amélioration des critères de circuit de visite ;
- ✓ La facilitation des procédures de visite ;
- ✓ Le calcul du risque ;
- ✓ La prise en compte du certificat de reconnaissance du service ;
- ✓ La gestion des liquidations supplémentaires ;
- ✓ Le suivi des droits suspendus (régimes C138) ;
- ✓ La gestion des magasins et aires de dédouanement ;
- ✓ L'interconnexion avec le système de gestion de la valeur ;
- ✓ La connexion avec la gestion des titres d'exonération ;
- ✓ L'intégration du logiciel ORBUS 2000 pour la collecte et le routage²² électroniques des documents à joindre à la déclaration.

IV.2.2.1.6. Collecte électronique des documents de pré-dédouanement

Dans la procédure de pré-dédouanement de leurs marchandises, les opérateurs économiques (importateurs) ou leurs représentants (déclarants en douane) doivent collecter l'ensemble des documents nécessaires pour l'établissement de la déclaration en détail. La collecte électronique de ces documents est réalisée à base du système ORBUS (intégré dans le système GAINDE) qui a été mis en place dans le but d'assurer la célérité des opérations commerciales et la fiabilité des documents présentés à la douane. Il s'agit d'un réseau qui permet de collecter et de router des documents exigés pour toute opération d'import-export dans le système GAINDE. Ce réseau met en ligne : les utilisateurs, les pôles publics et privés. Ainsi, au niveau de chaque service de ces pôles, les terminaux sont ouverts pour transmettre ou recevoir des documents (documents de transport, commerciaux, bancaires et administratifs).

IV.2.2.2. Procédure de dédouanement proprement dit

Après avoir examiné les formalités préliminaires au dédouanement, il convient à présent d'étudier la procédure de dédouanement proprement dite.

²² Un processus qui permet de sélectionner des chemins dans un réseau pour transmettre des données depuis un expéditeur jusqu'à un ou plusieurs destinataires.

La procédure de dédouanement désigne l'accomplissement des formalités exigibles prévues par la législation douanière et relatives à l'obligation d'établir dans tous les cas une déclaration en détail et à l'exercice du contrôle par le service des douanes en vue de l'application des lois et règlements que l'administration des douanes est chargée d'appliquer.

La procédure de dédouanement sera étudiée à travers les points ci-dessous à savoir :

- ✓ Établissement de la note de détail manuelle ;
- ✓ Saisie de la note de détail dans le système informatique de la Douane « *GAINDE* » ;
- ✓ Enregistrement de ces informations dans le système qui lui indique en retour les droits et taxes à payer et l'inspecteur en charge du dossier ;
- ✓ Dépôt physique des documents à la Douane pour recevabilité (vérification de l'exhaustivité et de la conformité des pièces, du régime fiscal, des bases taxables etc.) ;
- ✓ Règlement des redevances au bureau du trésor en cas de recevabilité du dossier (pour les dossiers au comptant) ;
- ✓ Validation du BAE par l'inspecteur des Douanes ;
- ✓ Enlèvement de la marchandise après visa de la brigade d'écrou de la Douane.

IV.2.2.2.1. Établissement de la déclaration en détail²³

En vertu des dispositions de l'article 69 du CD, toutes les marchandises importées, y compris celles faisant l'objet d'une exemption des droits et taxes à l'entrée, doivent faire l'objet d'une déclaration en détail leur assignant un régime douanier.

En principe, celle-ci est déposée après l'arrivée des marchandises, mais l'Administration des douanes, dans un souci de facilitation et de soutien aux opérateurs économiques, a mis en place des procédures simplifiées et tout un système de facilitations. C'est ainsi, par exemple, qu'elle a admis le principe d'un dépôt anticipé des déclarations permettant l'enlèvement des marchandises dès leur arrivée. L'établissement de cette déclaration est matérialisé par la note de détail.

La déclaration en détail est un imprimé comportant toutes les indications afférentes à l'importation (la nature des marchandises, le poids, le nombre, la valeur, les droits et taxes exigibles, entre autres éléments).

Les énonciations et mentions qui sont portées sur la déclaration doivent être attestées par des documents qui y sont joints, à savoir :

- ✓ La facture commerciale du fournisseur²⁴ ;
- ✓ La facture fret de la compagnie de transport²⁵ ;
- ✓ Le certificat d'origine délivré par la chambre de commerce du pays d'origine²⁶ ;
- ✓ La liste de colisage (document répertoriant l'ensemble des colis et leur caractéristique)²⁷ ;

²³ Annexe B

²⁴ Annexe C

²⁵ Annexe D

²⁶ Annexe E

²⁷ Annexe F

Procédures de dédouanement des véhicules : cas de AMATRANS

- ✓ Le certificat d'assurance²⁸ ;
- ✓ La DPI²⁹ pour les valeurs supérieures ou égales à 1.000.000 FCFA. Cette déclaration doit être domiciliée dans une banque de la place ;
- ✓ Une AV³⁰ de la COTECNA pour les valeurs F.O.B supérieures ou égales à 3.000.000 F CFA à l'exception des marchandises exclues du domaine d'inspection de la COTECNA ; Au cas où l'inspection de la COTECNA n'a pas eu lieu, une amende de 20% de la valeur CAF de la marchandise est imposée avant l'opération de dédouanement.
- ✓ Une copie du connaissement ou un connaissement original endossé ;
- ✓ Un AC³¹ pour les devises étrangères (à l'exception de l'Euro) est obligatoire quel que soit le montant ;
- ✓ Les titres d'exonération³² s'il y a lieu ;
- ✓ Les pièces complémentaires suivantes sont aussi demandées pour les produits alimentaires :
- ✓ Certificat sanitaire pour les produits du règne animal et phytosanitaire pour les produits végétaux ;
- ✓ Certificat de qualité délivré par les autorités du pays d'où la marchandise est originaire ;
- ✓ Certificat de contrôle de qualité délivré par les autorités sanitaires sénégalaises.

IV.2.2.2.2. Saisie de la note de détail dans le système informatique de la Douane « GAINDE »

La déclaration en détail est établie sur un formulaire conforme au modèle conservé à la direction générale des douanes, il est unique à toutes les opérations effectuées en douane quel que soit le régime douanier assigné aux marchandises déclarées.

La rédaction de cette déclaration est faite sur des pré-formats (segments) qui constituent la déclaration informatique. Ces segments permettent au déclarant de saisir toutes les informations relatives à la note de détail sur le système, ensuite, le système procède au contrôle de recevabilité et informe le déclarant des erreurs éventuelles décelées. La saisie de ces informations se fait segment par segment et le système demande au déclarant de valider le segment saisi. Ainsi, pour chaque segment, article de la déclaration, le système détermine la valeur en douane et celui-ci procède à la validation du segment aux fins de création. La validation de tous ces segments entraîne la création de la déclaration en détail par le système et sa mémorisation pour une durée de deux (02) jours pendant lesquels, doit impérativement intervenir la demande d'enregistrement de celle-ci ainsi créée.

²⁸ Annexe G

²⁹ Annexe H

³⁰ Annexe I

³¹ Annexe J

³² Annexe K

IV.2.2.2.3. Enregistrement de ces informations dans le système

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

IV.2.2.2.3.1. Edition de déclaration en détail

Une fois enregistrée, elle peut être éditée par le déclarant. Après son édition par le système, la déclaration en détail, avant d'être déposée au service des douanes désigné après enregistrement, doit être signée et cachetée par le chef de transit AMATRANS, et si nécessaire, cautionnée notamment dans le cas des déclarations de régimes suspensifs. En outre, au moment de son dépôt en douane, elle doit être accompagnée de tous les documents nécessaires à l'application par le bureau des lois et règlements relatifs à l'opération envisagée.

IV.2.2.2.3.2. Caractères de la déclaration en détail

La déclaration en détail est un acte juridique par lequel le déclarant assigne aux marchandises importées, un régime douanier spécifique. En déclarant ladite marchandise, le redevable ou déclarant à l'obligation de fournir au service des douanes tous les éléments permettant l'application des lois tarifaire ainsi que des autres mesures douanières et non douanières. De ce fait la douane impose un certain nombre de caractéristiques légales de la déclaration en détail à savoir :

Le caractère obligatoire : le droit douanier impose à toute marchandise quelle que soit sa marque, son origine, sa provenance, sa destination, son propriétaire, ou le mode de transport utilisé d'être déclaré en détail auprès d'un bureau de douane compétent pour connaître l'opération envisagée

Le caractère personnel : un principe fondamental du droit douanier veut que l'acte de déclarer soit exclusivement le fait de l'usager. la déclaration en détail est en effet l'œuvre unique de son auteur et n'engage que sa responsabilité.

Acte irrévocable : elle engage la responsabilité du déclarant dès l'instant qu'elle est envisagée par la douane. Dès lors, le déclarant ne peut plus procéder à quelque modification que ce soit. Toutefois l'article 86 CD tempère l'irrévocabilité de la déclaration en prévoyant que même enregistrer et avant le début des opérations de visite, la déclaration peut faire l'objet de modification à la demande du déclarant sur certaines de ses énonciations.

Acte réglementaire : par sa nature la déclaration en tant qu'acte juridique s'établit aussi bien dans son fond que sa forme selon des règles précises définies par instruction de la DGD. Aussi la déclaration en

détail est un document électronique devant être rédigé sur des formulaires préétablis et ne doit comporter aucunes mentions manuscrites si ce n'est pas la signature du déclarant.

Acte authentique : la déclaration est prise comme un document officiel et à ce titre elle peut être produite comme preuve dans les tribunaux en cas de contentieux.

IV.2.2.2.3.3. Formes de la déclaration en détail

La forme de la déclaration en détail est fixée par la DGD selon des conditions déterminées par la CEDEAO. Le formulaire de la déclaration comporte trois segments à savoir :

Le segment des données générales : il s'agit de toutes les données à caractère général se rapportant à l'opération déclarée dans sa globalité (régime douanier ; nom et codification du bureau d'enregistrement ; numéro et la date d'enregistrement, le nombre d'articles ou ne peut y avoir 11 articles maximum, le nom et l'adresse du déclarant ; le numéro du crédit ; le numéro d'agrément ; le numéro de répertoire ; le mode de transport ; l'identification du destinataire ou de l'expéditeur réel avec un numéro de son compte contribuable et son nom et adresse)

Le segment des données relatives à la marchandise : elles doivent porter les indications qui suivent et doivent être présenter article par article autant de fois qu'il est nécessaire (les marques, numéros, nombres, et nature des colis ; le poids brut ,le poids net, la valeur FOB³³, la valeur en douane ; l'origine de la marchandise ; les indications relatives aux unités complémentaires et aux quantités complémentaires; indication du numéro ou du nombre d'articles de la déclaration en cas d'apurement du titre précédent).

Le segment récapitulatif des droits et taxes : ce segment comporte la liquidation récapitulative des droits et taxes exigibles.

La forme de la déclaration est choisie par le Directeur Général des Douanes et signée et cachetée par le déclarant en douane. Les modèles de déclaration sont au nombre de quatre (04), à savoir :

- ☞ 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** couvre les réexportations, le transbordement

IV.2.2.2.3.4. Principaux éléments de la déclaration en détail

L'espèce tarifaire : L'espèce tarifaire est une dénomination attribuée à chaque marchandise en fonction de ses caractéristiques propres par le tarif douanier. Dans ce document, le tarif douanier³⁴, les marchandises de toute nature font l'objet d'un classement selon une nomenclature méthodique : la NDP.

³³ Valeur de la marchandise à déclarer à l'entrée du territoire sénégalais, majorée le cas échéant, des frais de transport jusqu'à la frontière.

³⁴ Le tarif douanier est le document qui indique à l'importateur la catégorie à laquelle appartiennent ses marchandises en précisant les taux de droits et taxes applicables.

Ce code à 11 chiffres permet d'identifier la marchandise ainsi que l'imposition qui lui est appliquée à l'importation.

L'origine : est une information nécessaire au traitement différencié de la marchandise. « L'origine d'une marchandise est le lien géographique et économique qui unit la marchandise à un pays ou à un groupe de pays dans lequel elle a été produite ou fabriqué » L'origine permet de déterminer : les taux des droits applicables à l'importation les quantités achetées pour chaque pays fournisseur (statistiques et contrôle du commerce extérieur) L'application des réglementations particulières et la mise en œuvre de politique commerciales

La valeur : La valeur en douane d'une marchandise importée est sa valeur transactionnelle, c'est-à-dire le prix effectivement payé. Elle est déterminée en vue de la perception des droits et taxes d'effet équivalent ad valorem³⁵. Lorsque la valeur en douane ne peut être déterminée de cette manière, des dispositions sont prises par les Services des douanes pour l'appliquer, soit par la valeur transactionnelle des marchandises identiques, des marchandises similaires ou encore des marchandises de même espèce.

IV.2.2.2.4. Dépôt physique des documents à la Douane pour recevabilité

Après son édition, la déclaration en détail, accompagnée de toutes les pièces justificatives, est déposée physiquement à la section des écritures qui procéda à un contrôle de régularité de la déclaration en détail par rapport aux documents joints pour s'assurer qu'ils sont conformes à celle-ci. Cette procédure est appelée « contrôle des documents ».

Si le dossier est régulier, il sera transféré au chef de section qui fera un contrôle de forme et en cas de régularité, ce dernier envoie le dossier au chef de visite pour une vérification de fond. Ensuite, l'inspecteur va procéder à un dernier contrôle dudit dossier et donne son appréciation par rapport au dossier qui lui a été confié, pour voir s'il va libérer ou pas le B.A.E ou encore avant de libérer le B.A.E, il peut demander une visite physique des marchandises déclarées. Une infraction peut être constatée en cas d'irrégularité de ces dernières, dans ce cas, l'importateur sera sanctionné. De ce fait le contrôle doit respecter une procédure bien définie par la réglementation douanière, il s'agit :

IV.2.2.2.4.1. Procédure de recevabilité de la déclaration au niveau des bureaux de douane

Toute déclaration établie régulièrement et dans sa forme exigée par le Directeur général des douanes et accompagnée de tous les documents requis, est recevable par le bureau désigné (exemple bureau 10S) après son enregistrement dans le système GAINDE. Par conséquent, la section de ce bureau doit s'assurer que :

³⁵ Un droit ad valorem est un droit exprimé en pourcentage du prix ou de la valeur d'un produit.

Procédures de dédouanement des véhicules : cas de AMATRANS

- ☞ Sur le bordereau de dépôt du dossier est bien mentionné ledit bureau en bonne et due forme ;
- ☞ Le délai de dépôt de la déclaration en détail est respecté ;
- ☞ La déclaration est régulière dans sa forme requise et toutes les cases sont bien remplies ;
- ☞ Toutes les énonciations de la déclaration en détail sont en harmonie avec les documents joints et qu'ils sont en cours de validité.

IV.2.2.2.4.2. Procédure d'enregistrement de la déclaration au niveau des bureaux de douane

Après avoir franchi la procédure de recevabilité, la déclaration est illico enregistrée sur le carnet de douane ensuite, sur un ordinateur préalable après son dépôt, les droits et taxes commencent à courir. Ainsi, la déclaration devient irrévocable car, l'enregistrement consiste à attribuer un numéro d'ordre à celle-ci et de prendre acte des éléments déclarés. Enfin, elle est revêtue de ce numéro d'ordre, datée et cachetée par la section d'enregistrement du bureau compétent et du paraphe de l'agent qui exécute ces opérations.

La procédure d'enregistrement constitue le début du contrôle approfondi. Elle revêt un caractère juridique et la base de l'intervention du service des douanes. C'est pourquoi, à la fin de cette procédure, si elle satisfait aux conditions requises, la section d'enregistrement transfère le dossier au niveau de la section visite pour la vérification de fond de la déclaration. Dans le cas contraire, le déclarant est informé des inexactitudes de cette dernière.

IV.2.2.2.4.3. Procédure de vérification de la déclaration au niveau des bureaux de douane

La vérification de fond de la déclaration porte sur la valeur, le poids et le nombre de colis. Elle peut porter aussi sur l'espèce tarifaire, l'origine ou la provenance. Le vérificateur, après réception du dossier, doit premièrement, procéder à la vérification électronique du dossier à l'aide du système GAINDE, pour s'assurer que les documents annexés à la déclaration ont été rattachés. Si c'est le cas, il transfère le dossier au niveau du chef de visite pour effectuer la vérification de fond, en même temps, il dispatche le dossier à ses assistants qui feront la même chose. Après cette vérification de fond, s'il déclare que la déclaration est « admise pour conforme », le chef de section libère le bon à enlever sur le système GAINDE. Mais, si sur la copie de déclaration en détail est mentionnée soit « circuit rouge, orange ou circuit jaune », ce dernier doit respecter ces mentions avant de libérer le B.A.E.

En effet, le circuit rouge et le circuit jaune exigent au bureau de douane concerné, de déléguer un agent qui effectue une visite physique à quai pour le premier cas, et une visite à domicile pour le second, des marchandises importées, alors que le circuit orange impose au déclarant de passer le conteneur sous scanner et enfin le circuit jaune exige à l'inspecteur des douanes de déléguer un agent pour effectuer la visite à domicile des marchandises déclarées. A la fin de la visite, le certificat de visite est délivré par

l'agent qui a procédé à la vérification ou par la COTECNA (pour le conteneur sous scanner), ensuite ce dernier est transmis au chef de section ou à l'inspecteur. Si sur le certificat de visite est mentionné « no suspect », il libère le B.A.E automatiquement dans la plateforme, dans le cas échéant, le déclarant ou l'importateur doit répondre aux inexactitudes constatées.

IV.2.2.2.4.4. Obtention du BAE³⁶

Dès que la déclaration en détail a été « admise pour conforme » par le chef de la section ou par l'inspecteur de service de douane compétent et les droits et taxes à liquider ont été réglés, au niveau de trésor public, consignés ou garantis par le propriétaire de la marchandise ou encore le déclarant en douane, il délivre le bon à enlever sur le système GAINDE. Ainsi, le déclarant procède à l'impression de celui-ci en un seul exemplaire sur un imprimé qui a la même forme que l'imprimé de la déclaration en détail. Après l'impression, il est signé et daté par le déclarant ensuite envoyé physiquement au niveau des brigades pour l'enlèvement des marchandises importées.

IV.2.2.2.5. Règlement des redevances au bureau du trésor en cas de recevabilité du dossier

Indépendamment de l'obligation de la déclaration en détail, les marchandises importées doivent donner lieu, d'une part, à la liquidation par l'administration des douanes des droits et taxes prévus par le Tarif des Douanes et, d'autre part, au recouvrement de ces droits et taxes par le Trésor public. La perception de ces droits et taxes par celui-ci dont sont passibles les marchandises importées, sont payés soit au comptant, ou à crédit pour les bénéficiaires d'un crédit d'enlèvement. Ils sont perçus selon un calcul ad-valorem, c'est-à-dire assis sur la valeur CAF multiplié par le taux cumulé (Montant des Droits et Taxes = CAF x Taux Cumulé).

Les modalités de paiement des droits de douane et taxes assimilées sont :

- ✓ Le paiement au comptant : il est réalisé en une seule fois après la liquidation des droits de douane et taxes assimilées par le service des douanes ;
- ✓ Le paiement électronique : la douane sénégalaise a nettement simplifié les procédures de dédouanement du commerce extérieur par la mise en place du système CORUS pour le paiement électronique des droits de douane et taxes assimilées, par imputation sur un compte ouvert auprès d'une banque commerciale ;
- ✓ Le paiement à crédit : il est réalisé par les opérateurs économiques bénéficiant d'un crédit d'enlèvement.

³⁶ Annexe L

IV.2.2.2.6. Validation du BAE par l'inspecteur des Douanes

Une fois les droits et taxes payés, le vérificateur délivre le bon à enlever qui permet au déclarant d'enlever la marchandise. Aucun enlèvement ne peut être effectué sans autorisation du vérificateur et sans paiement des droits et taxes, d'une consignation ou, dans certains cas, dépôt d'une garantie suffisante au niveau de Trésor public.

Cette autorisation est donnée sur une copie de la déclaration par le vérificateur qui appose la mention bon-à-enlever pour les mises à la consommation et les autres régimes. Le bon-à-enlever doit être daté, signé et doit comporter aussi le numéro d'entrée du manifeste pour apurement³⁷. Il doit être transmis à la brigade commerciale pour la signature et l'enregistrement dans le cahier de transmission

IV.2.2.2.7. Enlèvement de la marchandise après visa de la brigade d'écor de la Douane

Une fois les droits et taxes payés, le vérificateur délivre le bon à enlever qui permet au déclarant d'enlever la marchandise. Aucun enlèvement ne peut être effectué sans autorisation du vérificateur et sans paiement des droits et taxes, d'une consignation ou, dans certains cas, dépôt d'une garantie suffisante au niveau de Trésor public.

Cette autorisation est donnée sur une copie de la déclaration par le vérificateur qui appose la mention **BAE** pour les Mises à la Consommation et les autres régimes à l'import. Le BAE doit être daté, signé et doit comporter aussi le numéro d'entrée du manifeste pour apurement. Il doit être transmis à la brigade commerciale pour la signature et l'enregistrement dans le cahier de transmission.

Après la signature du BAE par le chef de la brigade, les agents de la brigade de contrôle procèdent alors à l'enlèvement de tout ou partie des marchandises et gardent la pièce d'écor et apurent aussi le manifeste sur la base du numéro d'entrée du manifeste figurant sur le B.A.E. Si l'enlèvement n'a été fait que sur une partie des marchandises déclarées (cas des sorties partielles en MADT), l'agent de douane appose donc « la mention vue » enlever par exemple 100 colis sur 200, ensuite, un bon de service est délivré pour être remis aux agents des douanes au moment de la sortie des marchandises du lieu de dédouanement (MADT ou autre).

IV.2.3. Le dédouanement des véhicules

Le caractère particulier du dédouanement des véhicules automobiles tient à son mode de détermination de la valeur en douane conformément aux dispositions contenues dans les notes de service de la douane. Les seuls bureaux de douane compétents pour le dédouanement des véhicules importés au Sénégal sont ceux de Dakar port nord et Dakar port sud. Cependant, dans des cas exceptionnels (véhicules dédouanés en apurement de régimes suspensifs au niveau des grandes entreprises basées dans

³⁷ Acte administratif qui constitue la phase finale d'une opération de douane et permet de s'assurer du bon accomplissement des formalités par recoupement documentaire.

Procédures de dédouanement des véhicules : cas de AMATRANS

les régions, véhicules accidentés, en épave et/ou totalement immobilisés, par exemple), les bureaux de douane régionaux peuvent être autorisés à procéder au dédouanement.



Image : vue des véhicules au PAD

IV.2.3.1. Taux cumulé (chap. 87)³⁸

Véhicules de tourisme³⁹ usagés (87 03) :

	Nature	Calcul	Montant	Total
Voie maritime	Droit sans incidence	DD3+RS +PCS+PCC +COSEC	20 +1 +1 +0,5 +0,4	22,900%
	TVA	(Base +DD +RS) × taux	(100 +20 +1) ×18%	21,780%
	Droit d'enregistrement	(Base +DD +RS +TVA) × taux	(100 +20 +1 +21.78) ×5%	7,139%
Total				51.819% 51.82%
Voie terrestre	Droit sans incidence	DD3 +RS +PCS +PCC	20 +1 +1 +0,5	22.500%
	TVA	(Base +DD +RS) × taux	(100 +20 +1) ×18%	21,780%
	Droit d'enregistrement	(Base +DD +RS +TVA) × taux	(100 +20 +1 +21.78) ×5%	7,139%
Total				51.419% 51.42%

Tableau n° 2 : taux cumulés véhicules de tourisme usagés

³⁸ Chapitre 87 de la nomenclature douanière consacré uniquement de la fiscalité applicable aux véhicules.

³⁹ Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes, y compris les voitures du type "break" et les voitures de course

Véhicules de tourisme⁴⁰ neufs

	Nature	Calcul	Montant	Total
Voie maritime	Droit sans incidence	DD3 +RS +PCS +PCC +COSEC	20 +1 +1 +0,5 +0,4	22,900%
	TVA	(Base +DD +RS) × taux	(100 +20 +1) ×18%	21,780%
	Droit d'enregistrement	(Base +DD +RS +TVA) × taux	(100 +20 +1 +21.78) ×2%	2,855%
Total				47,535% 47.54%
Voie terrestre	Droit sans incidence	DD3 +RS +PCS +PCC	20 +1 +1 +0,5	22.500%
	TVA	(Base +DD +RS) × taux	(100 +20 +1) ×18%	21,780%
	Droit d'enregistrement	(Base +DD +RS +TVA) × taux	(100 +20 +1 +21.78) ×2%	2.855%
Total				47,135% 47.14%

Tableau n° 3 : taux cumulés véhicules de tourisme neufs

Véhicules utilitaires usagés⁴¹ (87 04)

	Nature	Calcul	Montant	Total
Voie maritime	Droit sans incidence	DD2 +RS +PCS +PCC +COSEC	10 +1 +1 +0,5 +0,4	12,900%
	TVA	(Base +DD +RS) × taux	(100 +10 +1) ×18%	19,980%
	Droit d'enregistrement	(Base +DD +RS +TVA) × taux	(100 +10 +1 +19.980) ×5%	6.549%
Total				39.429% 39.43%
Voie terrestre	Droit sans incidence	DD2 +RS +PCS +PCC	10 +1 +1 +0,5	12,500%
	TVA	(Base +DD +RS) × taux	(100 +10 +1) ×18%	19,980%
	Droit d'enregistrement	(Base +DD +RS +TVA) × taux	(100 +10 +1 +19,980) ×5%	6.549%
Total				39.029% 39.03%

Tableau n° 4 : taux cumulés véhicules utilitaires usagés

Véhicules utilitaires neufs⁴² (8705)

⁴⁰ Il s'agit d'un véhicule à moteur conçu ou aménagé principalement pour transporter des personnes et qui compte au maximum neuf places assises.

⁴¹ Un véhicule utilitaire usagé est un véhicule à usage professionnel dont le PTAC est inférieur à 3.5 tonnes. Si les plus gros modèles d'utilitaires s'apparentent à des camions, il s'agit néanmoins d'une catégorie de véhicule bien distincte. Affectés au transport de marchandises ou de personnes, les utilitaires circulent le plus souvent en centre-ville et sur de courtes distances. Ils sont principalement employés par les artisans et les entreprises (BTP, commerce, hôtellerie-restauration).

	Nature	Calcul	Montant	Total
Voie maritime	Droit sans incidence	DD2 +RS +PCS +PCC +COSEC	10 +1 +1 +0,5 +0,4	12,900%
	TVA	(Base +DD +RS) × taux	(100 +10 +1) ×18%	19,980%
	Droit d'enregistrement	(Base +DD +RS +TVA) × taux	(100 +10 +1 +19,980) ×2%	2,619%
Total				35,499% 35.50%
Voie terrestre	Droit sans incidence	DD2 +RS +PCS +PCC	10 +1 +1 +0,5	12,500%
	TVA	(Base +DD +RS) × taux	(100 +10 +1) ×18%	19,980%
	Droit d'enregistrement	(Base +DD +RS +TVA) × taux	(100 +10 +1 +19,980) ×2%	2,619%
Total				35,099% 35.10%

Tableau n° 5 : taux cumulés véhicules utilitaires neufs

⁴² Un véhicule utilitaire neuf est un véhicule à usage professionnel dont le PTAC est inférieur à 3.5 tonnes. Si les plus gros modèles d'utilitaires s'apparentent à des camions, il s'agit néanmoins d'une catégorie de véhicule bien distincte. Affectés au transport de marchandises ou de personnes, les utilitaires circulent le plus souvent en centre-ville et sur de courtes distances. Ils sont principalement employés par les artisans et les entreprises (BTP, commerce, hôtellerie-restauration).

Procédures de dédouanement des véhicules : cas de AMATRANS

Véhicules à usage spéciaux⁴³ du 87 05 et tracteurs routiers pour semi-remorques⁴⁴ (87 01 20) :

	Nature	Calcul	Montant	Total
Voie maritime	Droit sans incidence	DD1 +RS +PCS +PCC +COSEC	05 +1 +1 +0,5 +0,4	7,900%
	TVA	(Base +DD +RS) × taux	(100 +05 +1) ×18%	19,080%
	Droit d'enregistrement	(Base +DD +RS +TVA) × taux	(100 +05 +1 +19.080) ×5%	6.254%
Total				33.234% 33.23%
Voie terrestre	Droit sans incidence	DD1 +RS +PCS +PCC	05 +1 +1 +0,5	7,500%
	TVA	(Base +DD +RS) × taux	(100 +05 +1) ×18%	19,080%
	Droit d'enregistrement	(Base +DD +RS +TVA) × taux	(100 +05 +1 +19.080) ×5%	6.254%
Total				32.734% 32.73%

Tableau n° 6: taux cumulés véhicules à usages spéciaux et tracteur semi-remorque

⁴³ Véhicules automobiles à usages spéciaux, autres que ceux principalement conçus pour le transport de personnes ou de marchandises (dépanneuses, camions-grues, voitures de lutte contre l'incendie, camions-bétonnières voitures balayeuses, voitures épanduses, voitures-ateliers, voitures radiologiques par exemple) Camion bétonnière etc.

⁴⁴ Le tracteur routier, est un véhicule équipé d'une sellette permettant de tracter une semi-remorque. Il appartient à la famille des poids lourds. Le véhicule constitué d'un tracteur et d'une semi-remorque est appelé « ensemble routier ».

Tracteurs à chenilles⁴⁵ (87 01 30) et motoculteurs⁴⁶ (87 01 10), neufs ou usagés :

	Nature	Calcul	Montant	Total
Voie maritime	Droit sans incidence	DD1 +RS +PCS +PCC +COSEC	05 +1 +1 +0,5 +0,4	7,900%
	TVA	(Base +DD +RS) × taux	(100 +05 +1) ×18%	19,080%
	Droit d'enregistrement	Non applicable	---	---
Total				26,980% 26.99%
Voie terrestre	Droit sans incidence	DD1 +RS +PCS +PCC	05 +1 +1 +0,5	7,500%
	TVA	(Base +DD +RS) × taux	(100 +05 +1) ×18%	19,080%
	Droit d'enregistrement	Non applicable	---	---
Total				26,580% 26.59%

Tableau n°7 : taux cumulés tracteurs à chenilles et motoculture

IV.2.3.2. Valeur FOB à retenir pour le véhicule

IV.2.3.2.1. Véhicules neufs

La valeur FOB⁴⁷ retenue est celle la plus élevée entre, d'une part, la valeur de la facture et, d'autre part, le prix catalogue au tarif d'exportation ou, à défaut, le prix obtenu après avoir procédé à une assimilation (cas des véhicules non destinés au marché français et, donc, non repris ni dans le catalogue des catalogues, ni dans l'argus⁴⁸).

Toutefois, pour les véhicules importés par les concessionnaires, la valeur FOB retenue est celle de la facture, après application du taux d'ajustement.

Nota : Le prix des accessoires et équipements montés ne faisant pas partie de l'équipement normal du modèle de base du véhicule importé doit être incorporé, le cas échéant, dans la valeur à déclarer.

IV.2.3.2.2. Véhicules d'occasion

⁴⁵ Un dispositif mécanique articulé permettant d'assurer la transmission de la masse d'un véhicule au sol en la répartissant sur une surface supérieure à la seule surface de contact des roues de ce véhicule.

⁴⁶ Un motoculteur est un engin agricole motorisé pour le travail de la terre. Il possède deux roues tractées pour se déplacer et réaliser le travail de la terre. Il est généralement de faible puissance, sa conduite et le travail du sol est assurée par une personne à pied.

⁴⁷ FOB est un incoterm qui signifie « Free on board », soit littéralement « sans frais à bord ». En français, on dit Franco de port.

⁴⁸ Est un magazine français consacré à l'automobile, à destination des particuliers et des professionnels. Il est notamment renommé pour sa cote des véhicules d'occasion, publiée sous la marque cote Argus

Procédures de dédouanement des véhicules : cas de AMATRANS

Sont considérés comme tels les véhicules ayant déjà été immatriculés préalablement à leur importation au Sénégal.

Toutefois, l'apposition d'une plaque de garage (WW) n'est pas considérée comme une immatriculation. En effet, elle permet, le plus souvent, de faire circuler le véhicule dans des délais impartis, pour l'approcher de son point d'exportation.

Plusieurs cas de figure peuvent se présenter :

- Véhicules non encore cotés à l'argus :

Ce sont les véhicules qui, en raison d'une mise à la consommation récente, ne sont pas encore cotés à l'argus.

La valeur FOB à retenir est celle la plus élevée entre la valeur facture et le prix catalogue au tarif d'exportation du véhicule neuf, sur laquelle sont appliqués les abattements suivants :

- ✓ *Mise en circulation dans le mois précédent le dédouanement : 5% ;*
- ✓ *Mise en circulation deux (02) mois avant le dédouanement : 15% ;*
- ✓ *Mise en circulation trois (03) mois avant le dédouanement : 20% ;*
- ✓ *Mise en circulation plus de trois (03) mois avant le dédouanement : 1% par mois en sus des abattements ci-dessus.*

Chaque mois commencé doit être considéré comme complet.

Le montant maximum de la dépréciation calculée conformément aux principes ci-dessus ne peut excéder 75% du prix du véhicule neuf.

Véhicules cotés à l'argus :

La valeur FOB à retenir est celle la plus élevée entre la valeur facture et la cotation à l'argus. Dans l'hypothèse où la cotation est plus élevée, il est appliqué un abattement de 20%.

Véhicules qui ne sont plus cotés à l'argus du fait de leur âge avancé :

La valeur à retenir est celle la plus élevée entre la valeur facture et celle de la dernière cotation du véhicule à l'argus.

Véhicules accidentés (réutilisables ou non) et épaves importées :

Ce sont les seuls cas où le recours à l'expertise est prévu.

La valeur retenue est appréciée par le service, sur la base d'un rapport d'expertise qui, toutefois, ne le lie pas.

Il n'est pas délivré de certificat de mise à la consommation lors du dédouanement des épaves.

Véhicules admis temporairement à titre exceptionnel :

Lors de leur mise à la consommation, la valeur à retenir est celle déclarée au moment de l'entrée.

Les droits et taxes sont alors majorés d'un intérêt de crédit.

Véhicules réformés et proposés à la vente par les missions diplomatiques et organisations assimilées (organisations internationales et ONG) :

Procédures de dédouanement des véhicules : cas de AMATRANS

La valeur CAF⁴⁹ à retenir est la valeur d'adjudication, lorsque la vente est effectuée en présence de la Douane. A défaut, le dédouanement s'effectue selon les principes décrits ci-dessus.

Et pour plus de lisibilité, Les principes de détermination de la valeur FOB peuvent être présentés comme suit :

Non destiné à l'argus	Véhicules destinés à l'argus			Véhicules accidentés	
	Non encore coté	Coté	Plus Coté	Réutilisable	Epave
On applique une méthode par assimilation à un véhicule coté ayant les mêmes caractéristiques	On applique la méthode d'abattement sur la valeur FOB réelle du véhicule. 1 mois = 5% 2 mois = 15% 3 mois = 20% A partir du 4 ^{ème} mois on applique un abattement de 1% jusqu'à concurrence de 75%. TA >= 75% TRR >= 25%	On applique un taux d'abattement de 20% sur la valeur argus du véhicule TRR = 80%	On applique un abattement de 20% sur la dernière année de cotation. Ainsi le TRR est de 80%	Il y'a recours à l'avis d'un expert qui se prononce sur l'état du véhicule et sur sa valeur vénale. Cependant, l'avis de l'expert ne lie pas l'appréciation de la douane mais en constitue un élément important	600F/kg d'épave

Tableau n°8 : Détermination de la valeur FOB

Toutefois, la douane se réserve le droit d'apprécier ou d'ajuster la valeur retenue par l'expert ou au besoin recourir à une contre-expertise. Les voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestre, leurs parties et accessoires ne sont soumis à inspection à l'exception des produits des positions tarifaires.

87.06 (châssis⁵⁰ des véhicules automobiles du n° **87.01 à 87.05**, équipées de leur moteur) ;

87.07 (carrosserie des véhicules automobiles du n° **87.01 à 87.05**, y compris les cabines) ;

87.08 (parties et accessoires des véhicules du n° **87.01 à 87.05**) ;

87.14 (parties et accessoires des véhicules du n° **87.11 à 87.13**).

Cependant, en ce qui concerne les pièces détachées automobiles, seules les pièces usagées (d'occasion) y compris les pneus et chambre à air usagés sont exemptées de l'inspection. Les pièces présentées à l'état neuf y compris les pneus et les chambres à air sont soumises à inspection.

IV.2.3.3. Fret applicable aux véhicules

Qu'il soit effectué par navire conventionnel, porte-conteneur ou roulier, le transport d'un véhicule automobile nécessite le paiement d'un montant minimum de fret.

⁴⁹ La valeur en douane c'est la valeur CAF c'est Coût Assurance et Fret ou CIF (Cost Insurance Fret).

⁵⁰ Un châssis est un cadre rigide ou mobile fait d'une matière résistante, destiné à entourer ou supporter quelque chose.

Procédures de dédouanement des véhicules : cas de AMATRANS

Toutefois, une moyenne a été établie par la douane sénégalaise dans ce domaine. Ainsi, sur cette base, le montant du fret à retenir pour les véhicules importés est établi comme suit, selon les types de véhicules et les zones de provenance de ces véhicules :

Véhicules de tourisme berline de cinq (05) places :

- ✓ Zone Europe 500.000 FCFA
- ✓ Zone Afrique 500.000 FCFA
- ✓ Zone Amérique 700.000 FCFA
- ✓ Zone Asie 700.000 FCFA

Véhicules de tourisme break de plus de cinq (05) places :

- ✓ Zone Europe 700.000 FCFA
- ✓ Zone Afrique 700.000 FCFA
- ✓ Zone Amérique 900.000 FCFA
- ✓ Zone Asie 900.000 FCFA

Véhicules mixtes (type Kangoo, Partner, Berlingo, etc....)

- ✓ Zone Europe 500.000 FCFA
- ✓ Zone Afrique 500.000 FCFA
- ✓ Zone Amérique 700.000 FCFA
- ✓ Zone Asie 700.000 FCFA

Véhicules utilitaires lourds (types 508, 608, 307, SG2, SG3, 405 bâchées, etc....)

- ✓ Zone Europe 900.000 FCFA
- ✓ Zone Afrique 900.000 FCFA
- ✓ Zone Amérique 1.200.000 FCFA
- ✓ Zone Asie 1.200.000 FCFA

Véhicules camions (genre benne)

- ✓ Zone Europe 1.500.000 FCFA
- ✓ Zone Afrique 1.500.000 FCFA
- ✓ Zone Amérique 1.700.000 FCFA
- ✓ Zone Asie 1.700.000 FCFA

Véhicules camions (type plateau, bus, etc...)

- ✓ Zone Europe 2.000.000 FCFA
- ✓ Zone Afrique 2.000.000 FCFA
- ✓ Zone Amérique 2.500.000 FCFA

Procédures de dédouanement des véhicules : cas de AMATRANS

- ✓ Zone Asie 2.500.000 FCFA

Véhicules tracteurs-remorque

- ✓ Zone Europe 1.000.000 FCFA
- ✓ Zone Afrique 1.000.000 FCFA
- ✓ Zone Amérique 1.300.000 FCFA
- ✓ Zone Asie 1.300.000 FCFA

Cas particuliers :

- ✓ Véhicules admis temporairement à titre exceptionnel : Le fret à retenir est le même que celui qui devait être appliqué à l'entrée.
- ✓ Véhicules admis à titre temporaire (IT et TT) : Le fret à retenir est celui en vigueur à la date de mise à la consommation.
- ✓ Véhicules transportés par conteneur : Le fret à retenir est celui du conteneur

Véhicules transportés sur un autre véhicule

Lorsque pour les commodités du transport, un véhicule est transporté sur un autre véhicule, cette particularité ne modifie en rien les énonciations précédentes.

Véhicules importés par voie terrestre

Le fret à retenir est formellement fixé comme suit pour ces véhicules :

Véhicules de tourisme berline de cinq (05) places 250.000 FCFA

Véhicules de tourisme break de plus de cinq (05) places 350.000 FCFA

Véhicules mixtes 250.000 FCFA

Véhicules utilitaires lourds 700.000 FCFA

Véhicules camions (benne) 1.000.000 FCFA

Véhicules camions (plateau, bus...) 1.500.000 FCFA

Véhicules tracteurs-remorque 500.000 FCFA

NB : Les Déclarations en douanes sur les véhicules doivent comporter :

- ✓ Le **connaissance** :
- ✓ La **carte grise originale**⁵¹ du véhicule (pour une voiture d'occasion) : elle sert pour la déclaration en douane et pour la détermination du montant des droits et taxes.
- ✓ La **facture commerciale** (uniquement pour une voiture neuve)
- ✓ La **DPI** :

⁵¹ Annexe M

Procédures de dédouanement des véhicules : cas de AMATRANS

- ✓ Le CMC⁵² : il répertorie certaines informations comme le numéro de la déclaration en détail, le navire, le nom du propriétaire... Ce certificat est exigé par le service des mines pour l'immatriculation du véhicule.
- ✓ Un acquit à caution pour le régime transit
- ✓ Un certificat de dédouanement de véhicule automobile pour donner suite à une admission temporaire⁵³.
- ✓ L'assurance
- ✓ Une copie de l'argus reprenant la valeur déclarée entre autres élément⁵⁴.

Avec ces documents, le transitaire rédige et vous fait signer un papier appelé “ordre de transit” afin de commencer le dédouanement proprement dit.

Une fois que la procédure de dédouanement terminée, AMATRANS vérifie d'abord si le paiement du fret a été bien effectué auprès de la compagnie maritime. Si c'est le cas, la compagnie délivre un bon à enlever compagnie qui est différent du bon à enlever délivré par la douane. Avec ce document, il va se présenter au niveau du stationnement du véhicule et s'acquitter de la taxe portuaire en échange du visa du port de Dakar. Avec ces documents, il se présente à la brigade de douane, différente du bureau des douanes qui s'occupe de la paperasse. La brigade s'occupe de la vérification physique des marchandises. Après vérification, le véhicule peut enfin sortir.

⁵² Annexe N

⁵³ Annexe O

⁵⁴ Annexe P

TROISIÈME PARTIE : CADRE ANALYTIQUE

Procédures de dédouanement des véhicules : cas de AMATRANS

Dans cette troisième et dernière partie de notre mémoire, nous allons présenter tout d'abord faire une analyse de l'import des véhicules au Sénégal puis la présentation et l'analyse des données, et enfin les suggestions et recommandations.

CHAPITRE V : PRESENTATION ET ANALYSE DES DONNEES, INFOS ET RESULTATS DE L'ENQUETE

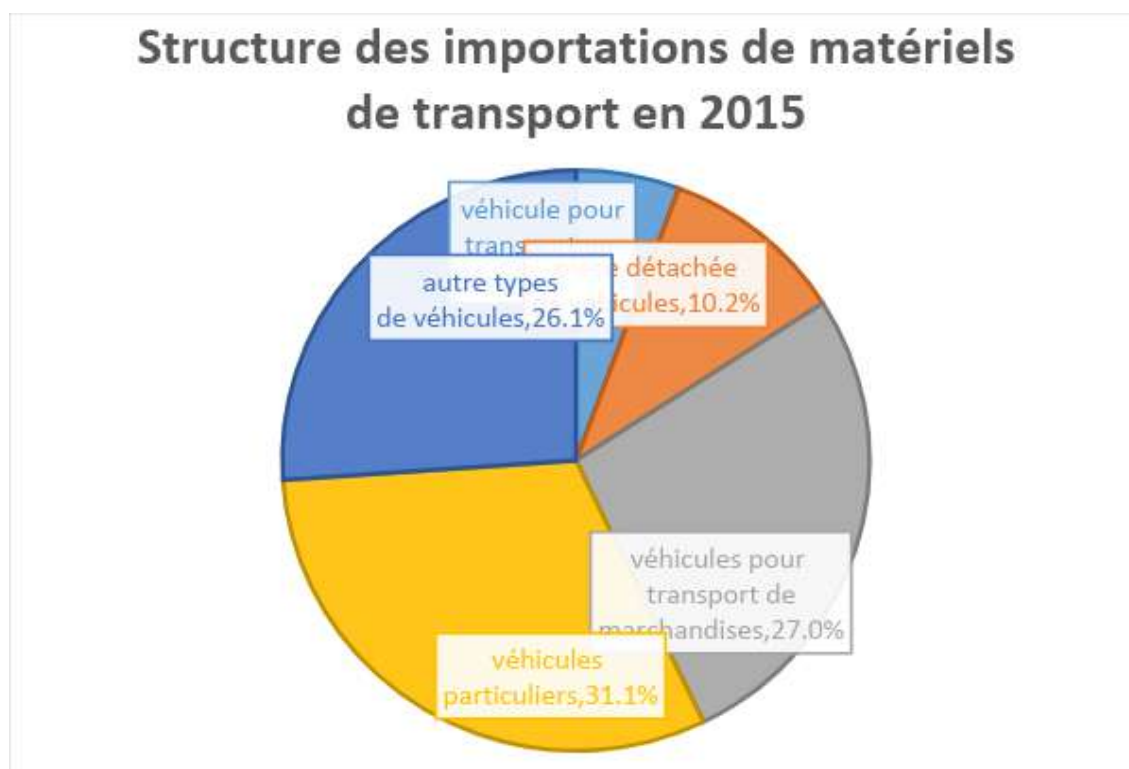
V.1. Analyse de l'import des véhicules au Sénégal

Le Sénégal ne disposant pas d'entreprises de fabrication de matériel de transport, l'intégralité du matériel est importée. Il faut, toutefois, signaler l'existence de deux usines de montage de véhicules, à savoir celle des bus de la marque indienne TATA SENBUS SA et celle de la CCBM.

En 2015, les importations de matériel de transport se sont établies à 227,7 milliards contre 195,6 milliards en 2014, soit une hausse de 16,4%, contre 6,6% en 2014.

Les véhicules particuliers représentent 31,1% des importations, suivis des véhicules utilitaires (transport de marchandises) 27,0% et des véhicules de transport en commun (5,7%). La part des importations de véhicules particuliers s'est érodée de 5 points par rapport à 2014.

Les importations de pièces détachées représentent une part importante 10,2%, comme on peut le noter dans le graphique suivant :



Source : ANSD, Bureau des Échanges Extérieurs 2016

L'importation de véhicules particuliers provient essentiellement du Japon (25,6%), de la France (14,2%) des Etats-Unis (6,9%), de l'Allemagne (6,8%) et de la Corée du Sud (6,5%).

Cependant, les importations de pièces détachées n'ont pas la même structure d'origine. En effet, les principaux partenaires sont la France (24,1%), la République de Chine (19,8%), le Japon (11,9%), la

Turquie (6,8%) et l'Espagne (5,1%). L'Allemagne qui occupe la quatrième place pour les achats extérieurs de véhicules, se situe à la dixième place en ce qui concerne l'importation de pièces détachées. Les Etats-Unis, troisième partenaire en termes d'achats de véhicules particuliers, se positionne comme le 14^{ème} fournisseur en pièces détachées.

V.2. Présentation des données, des information et résultats de l'enquête

V.2.1. Résultats aux hypothèses

HYPOTHÈSE 1 :

Une parfaite connaissance pour le bon déroulement des procédures de dédouanements des véhicules rend AMATRANS plus concurrentiel dans le marché du transit.

Que dédouaner : des véhicules sur l'espèce tarifaire, la valeur et sur l'origine.

Pourquoi dédouaner : Rendre compte de la situation du véhicule sur les régimes douaniers (Mise à la consommation, admission Temporaire Exceptionnelle et admission temporaire spéciale)

Quand dédouanée : À l'importation avant l'arrivée du véhicule au plus tard 30 jours après pour la voie maritime et 02 jours après pour la voie terrestre une fois que le véhicule a franchi les barrières douanières.

Comment dédouaner : Appliquer les Codes des Régimes douaniers et fiscaux plus les Documents Justificatifs.

Où dédouaner : Le dédouanement se fait exclusivement dans les bureaux de douanes de Dakar-Port Nord et Dakar-Port Sud. Cependant, pour les véhicules qui pénètrent sur le territoire douanier sénégalais par voie terrestre, le dédouanement peut se faire dans les bureaux régionaux autorisés à cet effet. Toutefois, l'importation temporaire de véhicule avec suspension des droits et taxes est autorisée sous certaines conditions.

Qui peut dédouaner : Propriétaire des marchandises, commissionnaire agréé en douane (déclarant en douane), autorisation de dédouaner pour soi-même.

HYPOTHÈSE 2 :

Une bonne maîtrise de la dématérialisation améliore la compétitivité et la performance d'AMATRANS dans une optimisation de procédures de dédouanement des véhicules (qualité, coût et délai).

Les besoins des clients consistent :

- ☞ *En la rapidité d'acquisition de leurs véhicules ;*
- ☞ *En la synchronisation des flux d'informations ;*
- ☞ *En efficacité et efficience de prestations.*

La simplicité de la fourniture documentaire pour la constitution d'un dossier requiert :

Procédures de dédouanement des véhicules : cas de AMATRANS

- ☞ La fréquence journalière d'ouverture d'un dossier est dans la tranche de 3 à 5 jours au moins et 6 à 10 jours au plus ;
- ☞ Enregistrer des véhicules à temps et/ou dans des délais raisonnables.

Les modes de paiement les plus utilisés sont :

- ✓ Le paiement à crédit ;
- ✓ Le paiement au comptant (de manière électronique ou physique).

Les documents exigibles pour le transport international :

- ✓ Connaissance ;
- ✓ Facture commerciale
- ✓ DPI ;
- ✓ La carte grise originale
- ✓ Bon de Livraison ;
- ✓ AC ;

HYPOTHÈSE 3 :

Des moyens logistiques et techniques appropriés pour une amélioration peuvent apporter une meilleure gestion de la procédure de dédouanement.

Le transporteur maritime offre deux solutions pour le transport maritime de véhicule :

- ☞ Transport de véhicule en conteneur de groupage : dans ce cas, la voiture peut contenir des biens à l'intérieur ;
- ☞ Transport de véhicule en cale dans les parkings souterrain du navire : le véhicule voyage seul sans vos effets à l'intérieur ;

Techniques et moyens d'arrimage par calage des véhicules :

- ✓ Calage cordes + tasseaux ;
- ✓ Calage bois ;
- ✓ Calage sangles à cliquet ;
- ✓ Cales de roues.

Le matériel de transport de véhicules est :

- ✓ Les navires rouliers dans leur diversité ;
- ✓ Les camions dans leur diversité ;
- ✓ Les camions plateau ;
- ✓ Les véhicules de trac.

Le matériel de manutention est constitué de :

- ✓ Fourchettes ;
- ✓ Camions ;
- ✓ Grues ;

Les avantages sont entre autres :

- ✓ La capacité de transport en termes de volume et en lourd ;
- ✓ La possibilité d'embarquement de toutes sortes de marchandises en grande quantité et sur de longue distance.

Les inconvénients sont :

- ✓ La lenteur administrative ;
- ✓ Un trafic irrégulier ;
- ✓ Les délais de parcours long ;
- ✓ Coût d'emballages et prime d'assurance onéreux ;
- ✓ Dessert uniquement les zones ayant un accès à la mer ou à un fleuve.

V.2.2. Présentation des procédures de dédouanement AMATRANS

Dans la procédure de pré dédouanement des véhicules, le client adresse à AMATRANS une demande de traitement de dossier c'est-à-dire le traitement des documents de pré dédouanement. Dans cette étape de dédouanement, ils sont liés par un contrat verbal.

Après réception de la facture ou de la carte grise, le déclarant procède à l'appréciation c'est-à-dire voir la lisibilité, vérifier si le montant total de la facture ou de carte grise correspond au montant total dudit véhicule et si la devise est énumérée. Si tel n'est pas le cas, le dossier n'est pas faisable et le client est informé automatiquement du rejet ou du complément de dossier. Cependant, si c'est faisable, le dossier est ouvert (dossier ORBUS). Cette ouverture consiste à attribuer un numéro à ce dernier, ensuite on procède à la codification tarifaire du véhicule et enfin saisir sur le système ORBUS puis envoyer à GAINDE 2000 qui à son tour partage le dossier au niveau des pôles (COTECNA, banque, etc.) pour effectuer les éventuelles vérifications.

Après les vérifications, la COTECNA Sénégal et les autres pôles peuvent valider ou rejeter le dossier. En cas de rejet le client est informé à l'immédiat de la nature de celui-ci. Dans le cas échéant la COTECNA valide en délivrant la DPI, ensuite les autres pôles délivrent les documents à leur tour comme l'AC, AI et le TE. Ces documents sont délivrés par les pôles sur la plate-forme ORBUS et sont ensuite imprimés par le déclarant et transmis à l'importateur, ce qui met fin à la procédure de pré dédouanement.

En revanche, la procédure de dédouanement proprement dite commence dès la réception des documents collectés dans la phase précitée. Dans cette partie le client et AMATRANS sont liés par un contrat de mandat qui matérialisé par un OT.

Procédures de dédouanement des véhicules : cas de AMATRANS

Après la réception d'une demande de traitement de dossier de dédouanement, le service de transit et le service des finances déterminent d'abord si l'opération est faisable. Si tel n'est pas le cas le client est informé du manquement ou bien du rejet de dossier. Cependant si toutes les conditions sont réunies le traitement et le suivi du dossier commençant notamment par l'établissement de la note de détail, la saisie et l'enregistrement sur GAINDE ainsi que l'impression de la déclaration en détail qui est transmise à la douane de manière électronique et physique.

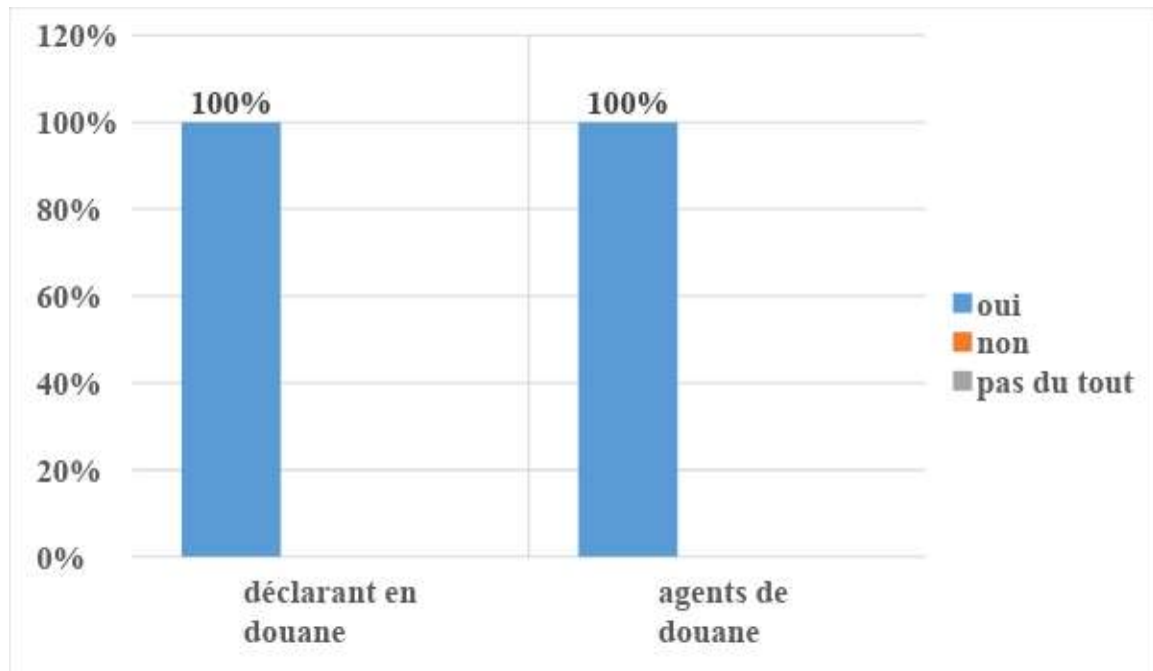
La transmission de la copie de la déclaration et le bordereau de dépôt suivent le circuit douanier pour l'obtention du BAE. Cependant l'obtention du BAE est synonyme de paiement de la quittance au niveau du trésor public pour l'acquittement des droits et taxes. Après la transmission du dossier au niveau de la douane, le service de transit transmet le dossier au service de facturation pour l'établissement de la facture du transitaire.

Après la validation du BAE de manière électronique par le vérificateur du bureau compétent, AMATRANS procède à l'enlèvement des marchandises afin de les acheminer chez l'importateur. Ensuite, après la livraison, le dossier est classé et archivé.

V.2.3. Présentation des questions et analyse des réponses et données de l'enquête

Question 1

La procédure de dédouanement des véhicules consiste-elle une bonne connaissance dans la matière ?

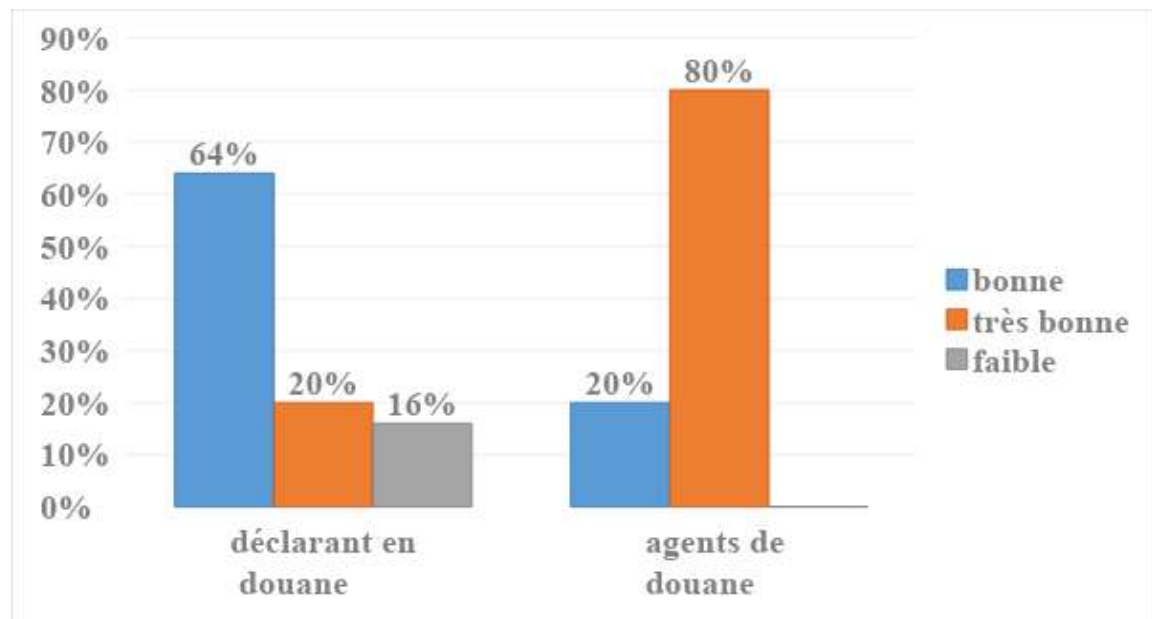


Source : enquête 2016 (Alamine Faye)

Au regard de ce graphique, on peut noter que les déclarants en douane et les douaniers estiment tous que la procédure de dédouanement des véhicules consiste une bonne connaissance dans la matière. D'abord, il faut savoir que l'importation des véhicules de plus de 8 ans d'âge est strictement interdite dans le pays. Si le véhicule est débarqué au port, il faut effectuer le plus rapidement possible les formalités de dédouanement du véhicule à Dakar dans les bureaux de douanes. Si, en revanche, le véhicule est arrivé au Sénégal en traversant la frontière terrestre, vous le propriétaire, va bénéficier d'un passavant, c'est-à-dire une autorisation de circuler librement dans le territoire dont la durée est de 48 heures. Ensuite le propriétaire est contraint de recourir à un transitaire ou un commissionnaire agréé en douane pour dédouanement, à moindres coûts et en l'espace de 48 heures ou 72 heures. et en fin connaître les documents à fournir et de savoir calculer le montant des droits et taxes à s'acquitter. Pour mieux apprécier la facture du prestataire et vérifier les devis qu'on vous donne éventuellement. Donc un particulier, ne peut pas lui-même procéder au dédouanement proprement dit.

Question 2

Quelle appréciation faites-vous sur la procédure de dédouanement des véhicules ?



Source : enquête 2016 (Alamine Faye)

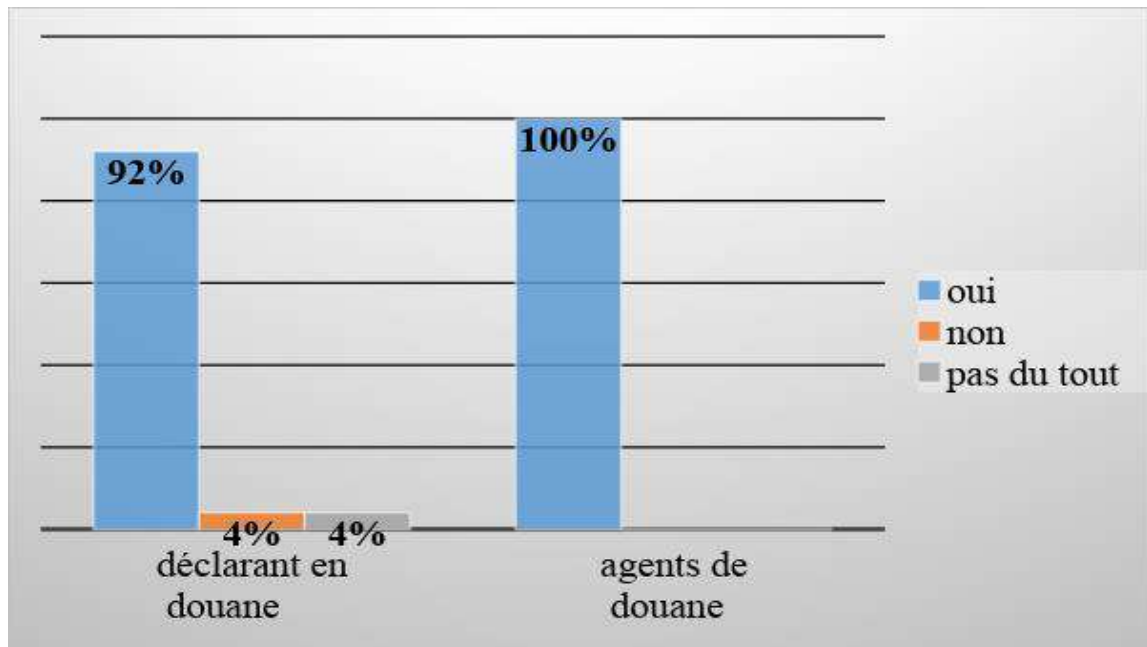
En nous référant au graphique ci-dessus, nous portons les remarques suivantes :

Plus de la moitié des déclarants (64%) affirment que la procédure de dédouanement des véhicules est bonne. Ceci est expliqué par le fait que le système de dédouanement GAINDE vous permet, en effet, d'accélérer encore le dédouanement, en transmettant la déclaration en douane par anticipation, dans un délai de 10 jours avant l'arrivée du véhicule. Les 20% trouvent que la procédure de dédouanement des véhicules est très bonne du fait de la dématérialisation c'est à dire de la collecte et échange de documents en ligne sur toute la procédure. En ce qui concerne les 16% des déclarants restant, ils pensent que la procédure de dédouanement des véhicules est faible car on note une lenteur administrative douanière au sein même de la structure.

Pour ce qui est des douaniers, 20% trouvent que la procédure est bonne et 80% très bonne car, étant membres indispensables de cette dite procédure, la douane par son implication assure une traçabilité et un bon fonctionnement du circuit douanier tout au long du processus.

Question 3

Avez-vous des moyens logistiques nécessaires pour accomplir les formalités de la procédure douanière des véhicules ?



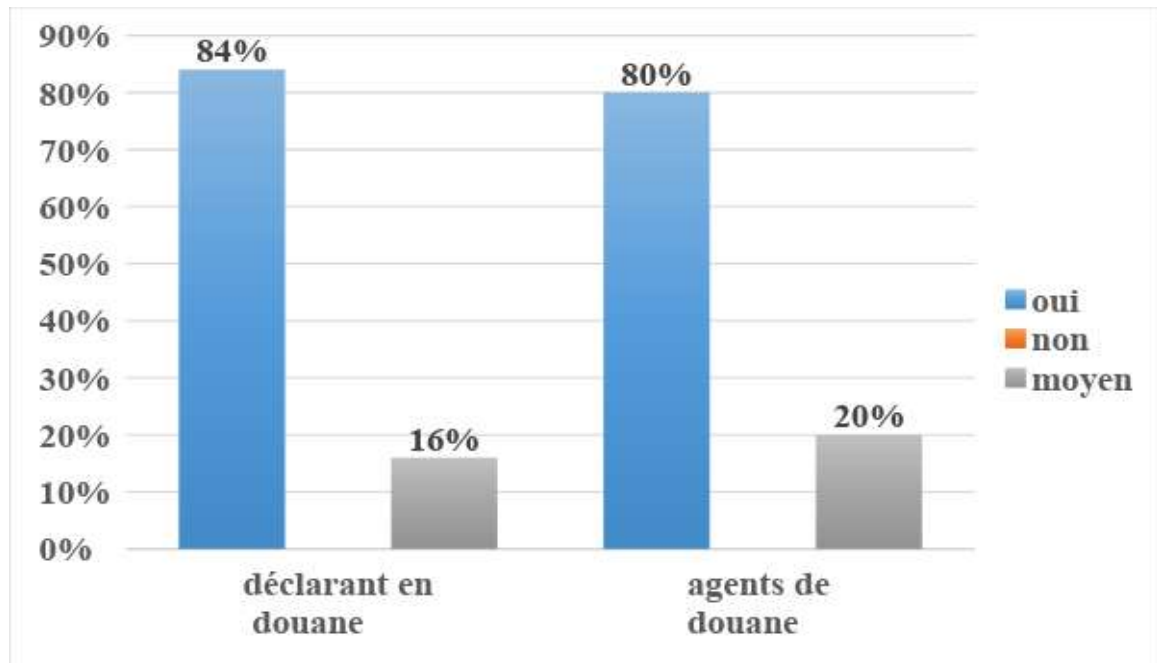
Source : enquête 2016 (Alamine Faye)

Le graphique ci-dessus nous montre que presque la totalité des personnes enquêtées affirment qu'ils ont les moyens nécessaires pour l'accomplissement de la procédure de dédouanement des véhicules. Les (commissionnaires) déclarants organisent le transport de marchandises en relation avec la douane et les chargeurs, ils sont les interlocuteurs des intervenants de la chaîne des transport et l'administration de la douane, chargés du mouvement physique ou documentaire de la marchandise en entrepôt ou du transfert sous un autre régime, chargés de l'expédition et du suivi de marchandises pour les entreprises de commerce. Pour exercer tous ces fonctions, il lui faut des moyens logistiques pour une bonne organisation de la chaîne procédurale pour satisfaire le client en termes de coût, délais et qualité.

Du côté des douaniers l'importance des moyens logistiques fait référence aux différents bureaux. Pour gérer le flux des véhicules la douane a centralisé le dédouanement de tous les véhicules à Dakar. Ce sont ses bureaux du Mole 2 (Dakar Port Sud), du Môle 8 (Dakar Port Nord) et le bureau 19-S (appelé bureau scanners) qui sont seuls compétents à dédouaner les véhicules importés.

Question 4

Avez-vous une bonne maîtrise du système informatisé GAINDE ?



Source : enquête 2016 (Alamine Faye)

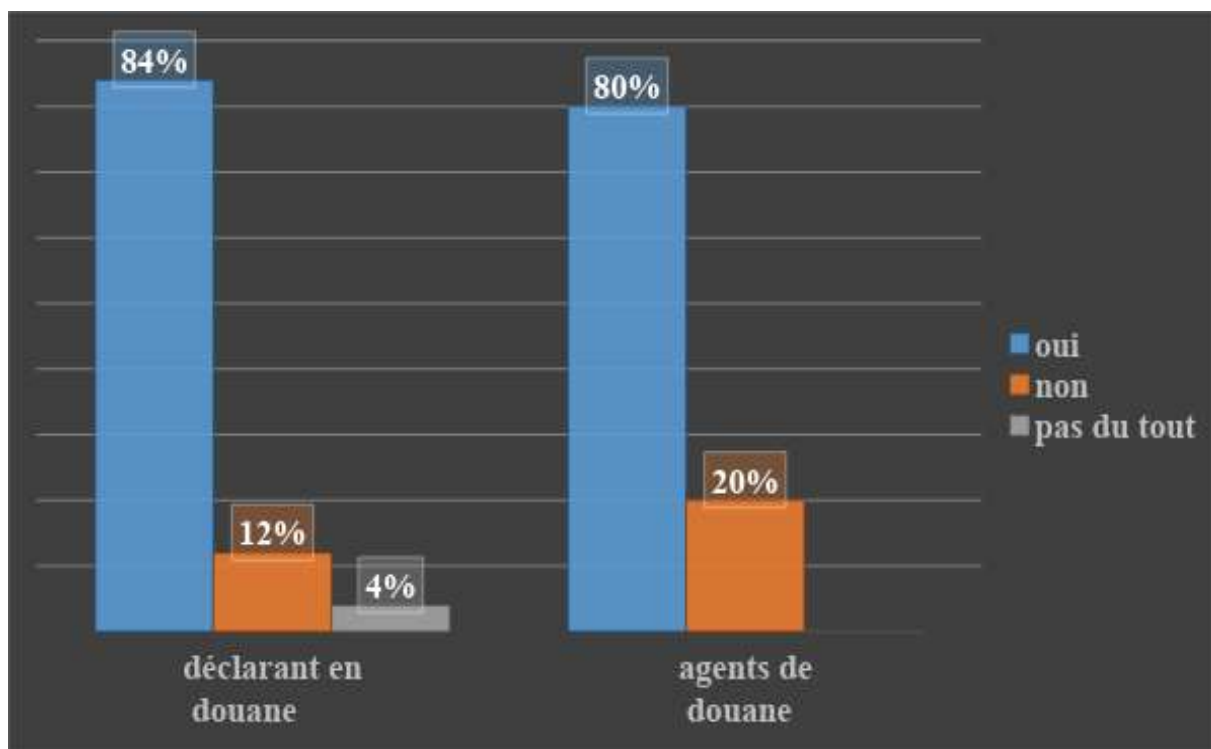
Relativement au graphique ci-dessus, nous pouvons noter que :

84% des déclarants maîtrisent le système GAINDE et les 16% qui restent ont un niveau moyen du fait que le système est limité à quelques postes de travail.

En ce qui concerne les douaniers les 80% ont une parfaite maîtrise du système et les 20% qui sont sur le terrain ont un niveau moyen.

Question 5

Le système GAINDE a-t-il permis d'améliorer le fonctionnement de votre travail ?



Source : enquête 2016 (Alamine Faye)

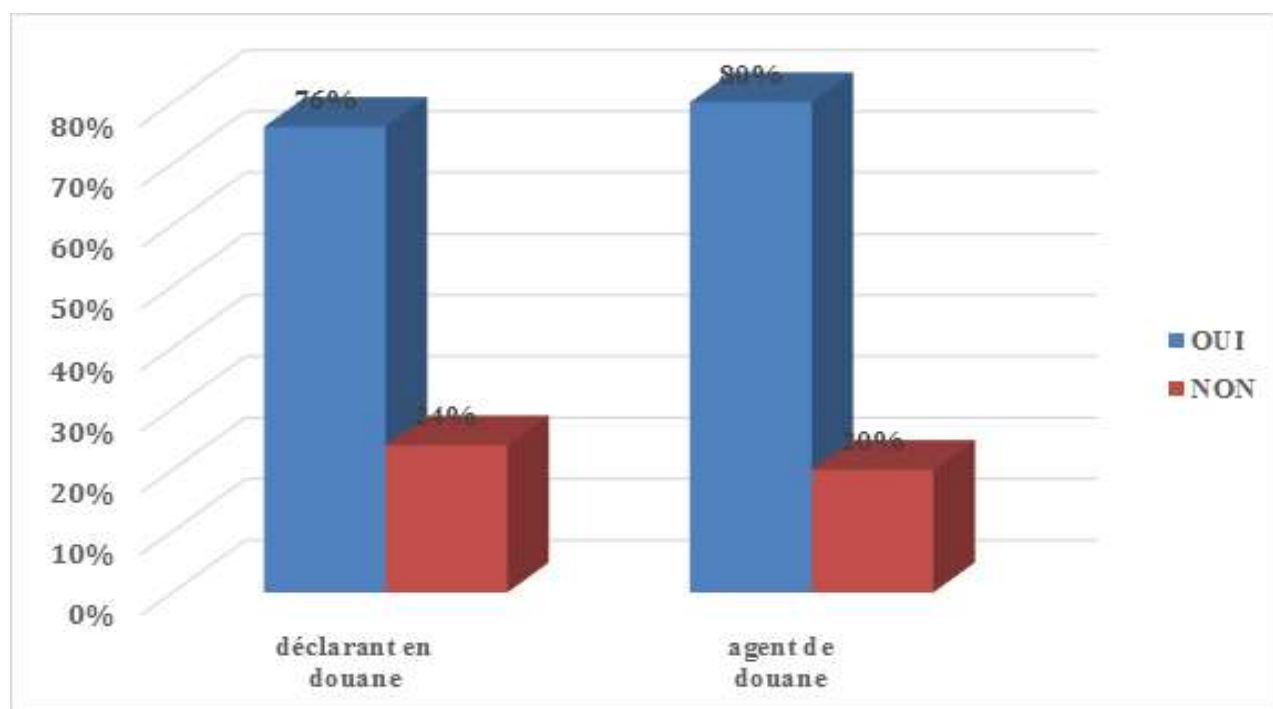
En nous référant au graphique ci-dessus, nous portons les remarques suivantes : La majorité des déclarants (84%) enquêtés sont tous d'accord du fait que le système GAINDE a permis d'améliorer le fonctionnement de leur travail en optimisant leurs procédures et d'augmenter leur rentabilité, grâce à la réduction du facteur « temps » tout en supprimant le déplacement physique de ces derniers à travers la recherche des documents de dédouanement, mais également en réduisant considérablement la paperasse qui a un coût très important dans la procédure. Il a aussi amélioré l'anticipation de la procédure de dédouanement, c'est-à-dire avant l'arrivée des véhicules à destination dès que celles-ci ont été manifestées par le consignataire sur le système GAINDE. Les autres 16% indexent l'existence de la transmission physique de la déclaration en détail comme amélioration, dans le bureau de douane compétent qui a un coût non-négligeable dans la procédure. Pour les 4% restant ils pensent que le système est un fardeau et faut recourir à la vieille école.

Pour les douaniers interrogés, seul les 80 % d'entre eux, affirment que le système a permis d'améliorer le fonctionnement de leur travail en simplifiant la procédure de traitement et en optimisant le temps de traitement des dossiers. De plus, GAINDE offre également aux douaniers un système d'archivage électronique qui permet de retrouver rapidement toutes les informations nécessaires sur la

plateforme conçue uniquement pour le stockage des documents, ce qui exonère ces derniers de toute recherche de documents détenus par le déclarant en cas de contrôle. Cependant, les 20% restants relèvent que le système GAINDE ne leur offre pas la possibilité de visualiser les déclarations enregistrées et transmis par les déclarants dans un bureau autre que celui d'affectation du vérificateur traitant. En effet, le système n'est pas encore totalement intégral. Pour eux il est dans une phase de test et n'est accessible qu'à un nombre restreint de douaniers.

Question 6

Est-ce que la dématérialisation a permis d'optimiser les charges et le délai de formalité douanière ?



Source : enquête 2016 (Alamine Faye)

Comme le décrit clairement ce graphique, 76% des déclarants pensent que la dématérialisation a permis d'optimiser les charges et le délai de formalité douanière dans l'optique où, si les marchandises ont été manifestées avant l'arrivée du navire, ces derniers ont la possibilité de lever une déclaration en douane, c'est-à-dire de transmettre le dossier à la douane pour le circuit douanier dans le but d'obtenir le BAE, afin de payer certains frais au niveau des compagnies maritimes comme la remise documentaire, etc. En effet, cette procédure d'anticipation des opérations douanières avant l'arrivée du navire permet à l'importateur d'éviter de supporter les frais supplémentaires, comme les frais de magasinage et les surestaries. Ce qui permet de réduire le coût de dédouanement. A l'inverse de ces derniers, les 24% restants quant eux, trouvent que la dématérialisation a permis d'augmenter les charges liées au dédouanement. Ils affirment également que la réduction du délai n'est pas forcément due à la

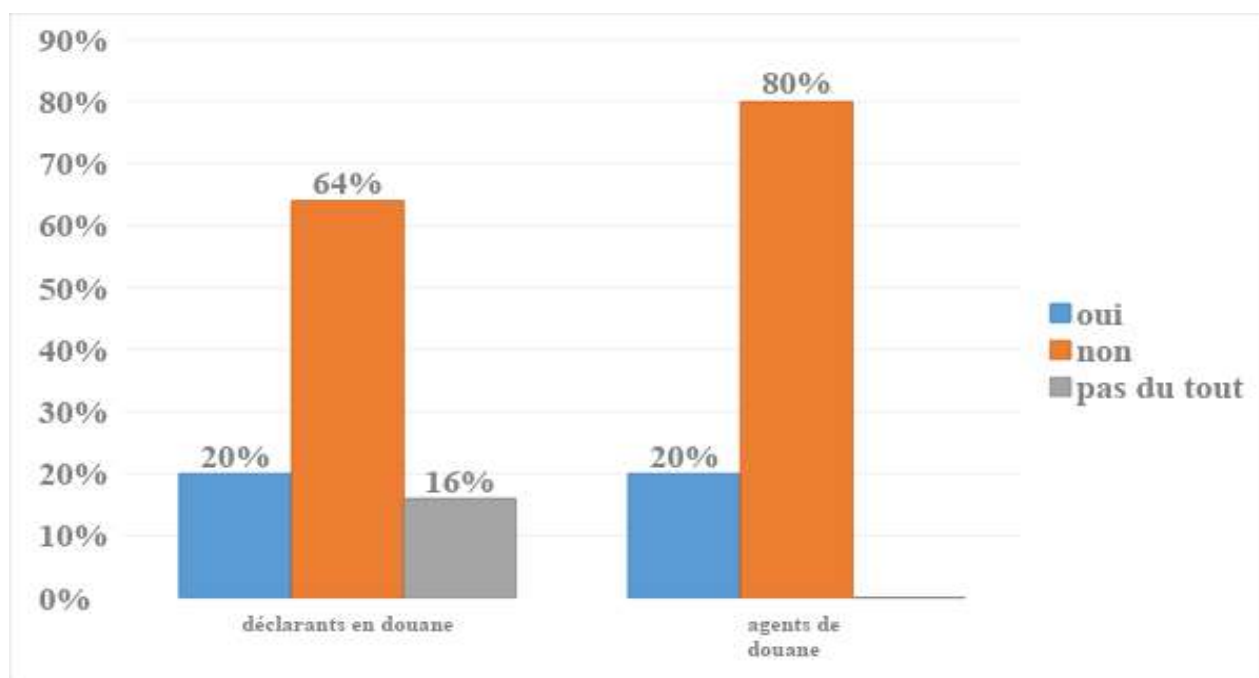
Procédures de dédouanement des véhicules : cas de AMATRANS

dématérialisation mais, elle peut dépendre aussi du régime douanier attribué à la marchandise par l'importateur qui a un impact majeur dans la durabilité de ces opérations.

Pour ce qui est des douaniers, 80% trouvent que l'optimisation des charges et le délai de formalité douanière sont dues à l'amélioration significative de la plateforme dématérialisation car, ce qui est en vogue aujourd'hui, est la douane sans papier ou dédouaner électronique, alors que 20% sont un peu optimistes par rapport à la réduction des charges, mais ils jugent que la mise en place de GAINDE intégral a permis de simplifier et d'accélérer les procédures de dédouanement dans la collecte, le partage, le routage et le traitement des documents mais également en favorisant l'efficacité du travail des douaniers dans le traitement des déclarations.

Question 7

Avez-vous rencontré des difficultés avec les outils informatisés ?



Source : enquête 2016 (Alamine Faye)

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

20% des acteurs interrogés ont des difficultés avec les outils informatisés. Cela est dû à une ignorance totale des NTIC mais aussi le plus fréquent au problème de connexion et aux pannes techniques, du bon nombre des positions tarifaires non prises en compte par le système GAINDE, des erreurs qui surviennent parfois dans le segment d'enregistrement et de liquidation des droits et taxes accises à la marchandise. Mais n'empêche que la majorité des déclarants et des agents de la douane trouve le système efficace du fait de son automatisation.

Pour les 16% des déclarants restant qui ne trouvent aucune difficultés liées aux outils informatisés car ayant la parfaite maîtrise du système et une bonne formation de base pour leur personnel.

Question 8

Comment juger les procédures douanières auprès de l'Administration de douane ?

Cette question a été administrée uniquement à l'ensemble des déclarants enquêtés. Selon eux la procédure reste à revoir du fait de la lenteur du traitement des dossiers dans les différents bureaux mais aussi le manque de professionnalisme au sein même de l'administration.

V.3. L'analyse SWOT

C'est un outil très pratique lors de la phase de diagnostic stratégique. Il présente l'avantage de synthétiser les forces et faiblesses de AMATRANS au regard des opportunités et menaces générées par son environnement. Il met ainsi en relation l'influence de l'environnement et de la concurrence avec les compétences et les ressources de la société. Par conséquent, cette méthode consiste à synthétiser dans une matrice formée de forces, de faiblesses, de menaces et d'opportunités dans le but :

- ☞ *De consolider les forces par le biais des opportunités qui résultent d'une situation favorable du marché ;*
- ☞ *De contenir les faiblesses (qui sont souvent issues d'une situation défavorable du marché) et de mettre en place des stratégies viables pour éviter la stagnation, l'arrêt, l'abandon du produit et/ou du service voire, la fermeture de l'activité ;*
- ☞ *D'envelopper les menaces dans les deux environnements de AMATRANS : macro-environnement et microenvironnement.*

Nous allons présenter les forces et les faiblesses (éléments internes) de l'entreprise de même que les opportunités et les menaces (éléments externes).

Forces (Strengths) - Maîtrise de la liquidation des droits et taxes ; - Procédure de dédouanement interne bien définie ; - Suivi quotidien et hebdomadaire des dossiers de transit en attente du BAE ; - Personnel qualifié ; - Entrepôt de stockage et de dégroupage des marchandises importées pour le transit vers le Mali ; - Traitement des dossiers de transit et de déménagement important ; - Rapidité de traitement des dossiers de transit ; - Bonne coordination des activités de transit et autres ; - Clientèle fidélisée ; - Service informatique adapté ; L'expérience dans le secteur de transit.	Faiblesses (Weaknesses) - Cumul de poste surtout au niveau de la comptabilité et de la finance ; - Faible communication des informations ; - Manque de groupes électrogènes en cas de coupure d'électricité ; - Manque de moyens de transport pour le déplacement des agents vers les bureaux de la douane ; - Non-respect des délais de livraison ; - Manque de formation qualifiée dans les nouvelles techniques de l'information et de la communication ; - Absence de logiciel pour l'archivage des dossiers de transit et autres ; - L'organisation du service transit ; - Difficulté à retrouver les dossiers de transit déjà archivés.
Opportunités (Opportunities) - Croissance des échanges internationaux ; - Environnement économique et politique stable du pays ; - Opérations de dédouanement bien définies par l'Etat ; - Fidélité des maliens ; - Célérité des procédures et le gain de temps que procure la dématérialisation ; - La sécurité des déclarations en détail saisies sur le système GAINDE ; - Optimisation des délais et la réduction des coûts. - EMASE et ENSEMA	Menaces (Threats) - Lenteur des procédures dématérialisées ; - Non disponibilité d'interlocuteurs et problèmes de communication ; - Forte concurrence dans le secteur du transit, avec l'arrivée des nouveaux concurrents ; - Développement du secteur informel ; - Quelques pannes et défaillances sur le système GAINDE depuis l'origine ; - Coupures récurrentes d'électricité qui entraînent une paralysie de tout le système et le déroulement de toutes les activités.

Tableau n°9 : analyse SWOT

En définitive, ce tableau nous montre qu'AMATRANS dispose de plus de forces que de faiblesses. Elle a donc la possibilité de se hisser au rang des leaders dans son secteur d'activité mais aussi au niveau de la sous-région grâce aux capacités dont elle dispose et qui restent néanmoins, à améliorer, au regard des opportunités qui s'offrent à elle, mais aussi, les faiblesses et les menaces qui sont liées à son environnement interne et externe.

CHAPITRE VI : SUGGESTIONS ET RECOMMANDATIONS

Les propositions que nous aurons à faire dans cette partie du document sont des remèdes aux insuffisances relevées à l'issue de l'analyse des problèmes d'une part et le fruit de constatations personnelles aux cours de notre séjours au sein de AMATRANS et de nos visites dans les différents bureaux de douane.

VI.1. AMATRANS

VI.1.1. Le renouvellement du matériel et équipement par

La mise en place d'un logiciel pour l'archivage des documents tel que SPARK ⁵⁵ archives. Mais aussi de renouveler les équipements informatiques existants et veiller à leur disponibilité et fonctionnalité en nombre suffisant avec la mise en place d'un système de connexion internet haut débit et stable, afin d'éviter ces problèmes de connexions internes au sein de l'entreprise ;

Le renouvellement des camions porte-conteneurs⁵⁶ de 40 et 20 pieds pour l'enlèvement et la livraison des marchandises en transit vers le Mali et la sous-région, pour conquérir les parts du marché et augmenter sa rentabilité car, la société n'assure pas ces prestations, elles sont assurées par d'autres sociétés de transport ;

L'achat d'un groupe électrogène de 20 KVA pour alimenter la Direction Générale en cas de coupure d'électricité qui entraîne une paralysie de tout le système informatique, mais également freine le déroulement des activités de la société ;

L'utilisation des équipements modernes pendant les opérations de manutention et le déplacement des agents de terrain, pour assurer la sécurité et la sûreté de ces derniers, mais également pour l'obtention d'une productivité accrue des opérations de manutention ;

L'entretien des matériels et équipements, pour garantir leur durabilité et le bon déroulement des activités.

VI.1.2. Les procédures et personnels par

La mise en place de séances de formation pour les déclarants afin d'accroître leur connaissance en ce qui concerne NTIC, surtout celles qui sont directement en rapport avec l'exploitation de GAINDE. Il faudra aussi étudier la possibilité d'augmenter le nombre des déclarants et les agents de terrain pour optimiser le temps d'exécution des tâches telles que la saisie des déclarations en douane, l'élaboration des notes de détail, des DPI, et des TE, le rattachement des documents, le dépôt physique des documents en douane, etc., mais également, pour respecter les heures de descentes ;

Le contrôle de tous les documents nécessaires et relatifs à l'importation qui feront l'objet du dédouanement des marchandises importées afin d'éviter le rejet des dossiers de transit au niveau des pôles

⁵⁵ Un outil qui permet de gérer de manière centralisée à la fois des archives physiques et électroniques afin d'assurer la bonne traçabilité de documents.

⁵⁶ Est un camion spécialisé en transbordement maritime. Il peut embarquer sur un chaland de transport de matériel, recevoir et transporter un conteneur et évoluer sur tous types de terrain, en particulier en zone sablonneuse en faisant le vecteur logistique privilégié pour une opération amphibie ou pour le transbordement maritime, en particulier, lors d'un chargement ou déchargement de navire en rade.

(Banque, COTECNA) et de la douane. Le rejet ralentit la procédure et nécessitera les coûts supplémentaires. Cependant, lors de l'enregistrement des déclarations en détail sur le système GAINDE, il est important pour le déclarant d'avoir plus de concentration en vue d'éviter les erreurs sous peine d'amende. Car, celles-ci, une fois enregistrées, ne peuvent plus être modifiées ;

La réorganisation des activités de service de transit pour assurer la bonne gestion des flux d'informations et des documents relatifs à la procédure de dédouanement qui s'accompagnent très souvent d'erreurs, d'omissions, de pertes de temps, etc. dans le traitement des dossiers de transit. Par conséquent, cette réorganisation doit procéder par une formation interne des agents de ce service pour la diversification des activités afin de concéder à la continuité de celles-ci au sein de la société. Car un personnel compétent, doit présenter plusieurs atouts, dont celui d'avoir des dispositions polyvalentes nécessaires à permettre aux employés de la société d'exécuter leurs activités avec efficacité. Ceci se traduira par l'affectation des agents de terrain au bureau afin que ces derniers puissent se familiariser avec l'outil GAINDE et apporter une aide effective aux déclarants en cas de surcharge de travail. Par ailleurs, une mutation des déclarants au poste d'enlèvement et de circuit douanier⁵⁷ peut être la meilleure manière d'accroître non seulement leur connaissance du déroulement de l'activité de terrain, mais aussi, leur capacité à réagir à une situation donnée sur un dossier donné.

La mise en place d'un outil appelé « manuel de procédures de dédouanement », qui est un document sous la forme d'instructions claires et précises. Le manuel contient l'ensemble des opérations douanières courantes de la société. Par conséquent, il constitue pour elle, le concentré de son organisation du service de transit, sa mémoire capitalisant les savoir-faire individuels et collectifs de ses agents. Il faut souligner que, ce manuel est un référentiel à usage commun pour tous les acteurs au sein de la société car, il indique le circuit de traitement des opérations de dédouanement tout en spécifiant :

- ☞ *les tâches à réaliser ;*
- ☞ *le niveau de responsabilité ou de prise de décision ;*
- ☞ *les différentes étapes de traitement des dossiers de transit ;*
- ☞ *le mode d'exécution de l'activité ou de la procédure.*

VI.1.3. Les procédures à adopter par

L'établissement d'un diagnostic commercial du service marketing et développement afin de déceler les différents problèmes pour une amélioration optimale du service via la politique commerciale. En effet, la mise en place de ce diagnostic consiste à faire l'analyse de la politique commerciale adoptée par la société afin d'identifier les points forts et les points faibles et de proposer les actions d'amélioration en tenant compte des paramètres (activités, services, coûts, délais, etc.) ;

La mise en place d'une politique de conservation de la clientèle qui doit être accompagnée d'une structure souple et adaptée aux impératifs de la demande et aux attentes des clients pour pouvoir les satisfaire au mieux ;

⁵⁷ le passage de la déclaration dans les différents bureaux de la douane jusqu'à l'obtention du bon à enlever

La mise en place d'une politique de conquête des parts de marchés, en mettant œuvre un budget conséquent pour la publicité, car à travers la publicité, la société va vendre son image.

VI.2. Douane

Dans le but de permettre la facilité d'usage du système GAINDE et d'offrir une prestation de meilleure qualité à leur à leurs partenaires, la douane doit prendre les dispositions suivantes :

En ce qui concerne l'environnement du système GAINDE pour éviter les erreurs de configuration, les services informatiques douaniers doivent veiller lors des transferts de données de GAINDE vers GAINDE intégral à préserver la qualité des informations transmises au système en vue de réduire les erreurs. Ceci ne sera possible que par l'acquisition de logiciels de transfert spécialisés. Parallèlement, il faudra mettre en place un système de veille technique afin de se fournir les pièces de rechange de son installation informatique avant même que les pannes ne surviennent. Parallèlement un élargissement de l'accès internet fourni par l'ADIE serait une mesure efficace pour lutter contre les problèmes de connexion, ou, à défauts prendre

Des mesures nécessaires auprès de la SONATEL afin que ce dernier améliore la qualité de la connexion fournie.

Les opérateurs évoluant dans le secteur du transit étant nombreux, une optimisation des services offerts par ORBUS devrait être envisagée afin de donner à ce dernier les moyens nécessaires pour faire face à la demande de plus en plus croissante. Ceci permettra de réduire les délais de routage et de transfert des documents. Des mesures d'accompagnement devront être prises en vue de faciliter le déploiement de l'outil GAINDE intégral. Il sera entre autres questions d'organiser de façon fréquente des ateliers et séminaires de formations pour les agents de douane et les déclarants afin de mieux les familiariser avec le nouveau système GAINDE, des séminaires de concertation entre les utilisateurs et concepteurs du système pour discuter des suggestions de chacun afin de mieux l'améliorer. La douane devra veiller à ce que tous ses partenaires puissent être informés des diverses décisions ou mesures découlant de ces rencontres.

Veiller à la disponibilité des services techniques (agents de la DSID) pour orienter et appuyer les commissionnaires en douane. Ces derniers devront être plus à l'écoute des utilisateurs et recueillir leurs avis pour l'amélioration du service.

Responsabiliser les agents de douane en poste dans les différents bureaux sur la nécessité d'un professionnalisme dans l'exercice de leur fonction pour pallier les problèmes de retards et de pots de vins.

CONCLUSION

L'étude que nous avons eu à mener, avait pour thème « procédures de dédouanement des véhicules ». Pour la réalisation de ce travail, nous avons entre autres, posé la question suivante « Comment améliorer les opérations de dédouanement des véhicules à AMATRANS ? » Pour y répondre, nous avons posé trois hypothèses auxquelles nous avons associé des critères afin de mener l'analyse.

Pour la première hypothèse, une parfaite connaissance pour le bon déroulement des procédures de dédouanements des véhicules rend AMATRANS plus concurrentiel dans le marché du transit. Nous avons étudié comme critère, la procédure inhérente au dédouanement à l'import en la scindant en trois parties : la procédure de pré dédouanement dans laquelle, nous avons décrit le traitement des documents qui accompagnent la déclaration en détail lors de son circuit douanier, la procédure proprement dite, que nous avons détaillée chaque étape et le dédouanement des véhicules qui est même la pièce maîtresse de ce travail. L'hypothèse s'est avérée inexacte dans la mesure où, nous avons fait le constat que la procédure douanière qui est l'ensemble des règles établies aux opérations de dédouanement est la même pour tous les modes de transport vu qu'elle concerne les véhicules et non le mode de transport. Nous avons juste pu tirer de cette hypothèse que la différence se trouvait au niveau des documents de transport qui sont propres au mode de transport utilisé.

Pour la seconde hypothèse, une bonne maîtrise de la dématérialisation améliore la compétitivité et la performance d'AMATRANS dans une optimisation de procédures de dédouanement des véhicules (qualité, coût et délai), nous avons étudié les moyens logistiques dont AMATRANS se sert pour toutes ces activités et nous avons conclu que, la dématérialisation est fonction de l'amélioration et de l'optimisation des procédures de dédouanement et par conséquent, plus une entreprise de transport-logistique privilégie la dématérialisation, plus, elle améliore et optimise toutes ses procédures de dédouanement aussi bien à l'import qu'à l'export. Ce qui entre autres, justifie la confirmation de notre hypothèse.

Pour la troisième et dernière hypothèse, des moyens logistiques et techniques appropriés pour une amélioration peuvent apporter une meilleure gestion de la procédure de dédouanement, nous avons étudié les caractéristiques des moyens utilisés, c'est-à-dire leurs corrélations avec l'organisation, la gestion et la synchronisation des flux logistiques de l'entreprise. Après traitement et analyse des données et informations recueillies, nous avons, sans ambages, confirmé cette dernière hypothèse.

Toutefois, il est important de souligner, comme dans tout travail de recherche, que ce document de mémoire de Master n'est pas abject aux critiques et recommandations pédagogiques en ce sens que, son objectif général est un apport sans fin aux nombreuses questions que les praticiens, les théoriciens, les professionnels et les spécialistes des domaines d'activités couverts par les services de la douane tentent de résoudre depuis plusieurs décennies. Et nous espérons que les recommandations et suggestions faites dans ce travail apporteront des compléments, voire des esquisses de réponses aux problématiques inhérentes aux opérations de dédouanement des marchandises importées par voie maritime au Sénégal.

DEDICACES	I
REMERCIEMENTS.....	II
LISTE DES TABLEAUX	III
LISTE DES GRAPHIQUES	IV
LISTE DES IMAGES	V
LISTE DES ABREVIATIONS.....	VI
AVANT PROPOS.....	VII
INTRODUCTION.....	1
PREMIERE PARTIE : CADRE THÉORIQUE ET CADRE MÉTHODOLOGIQUE	4
CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE.....	5
I.1. Contexte de l'étude.....	5
I.2. Problématique	6
I.3. Objectifs de recherche	8
I.3.1. Objectif général.....	8
I.3.2. Objectifs spécifiques	8
I.4. Hypothèses de recherche	8
I.5. Clarification des concepts.....	9
I.6. Revue de la littérature	12
I.7. Délimitation de la zone d'étude.....	14
CHAPITRE II : CADRE METHODOLOGIQUE	15
II.1. Méthodes et techniques d'investigation.....	15
II.2. Les techniques d'analyse des données	16
II.3. Les indicateurs de recherche	17
II.4. La constitution de l'échantillonnage.....	17
II.5. Difficultés rencontrées	19
DEUXIÈME PARTIE : CADRE ORGANISATIONNEL	20
CHAPITRE III : L'ENTREPRISE ET SON ENVIRONNEMENT	22
III.1. Le macro-environnement :	22
III.1.1. Les facteurs économiques :	22
III.1.2. Les facteurs sociologiques et politiques	23

III.1.3. Les facteurs technologiques :.....	23
III.2. Le micro environnement.....	23
III.2.1. Les clients	24
III.2.2. La concurrence	24
III.2.3. Les partenaires.....	24
III.3. L'entreprise et son histoire.....	25
III.3.1. Historique	25
III.3.2. Statut juridique.....	26
III.3.3. Les missions.....	26
CHAPITRE IV : STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE L'ENTREPRISE	27
IV.1. Présentation organisationnelle	27
IV.1.1. Services	27
IV.1.1.1. La direction	27
IV.1.1.2. Service secrétariat.....	27
IV.1.1.3. Service de la comptabilité et de la facturation	27
IV.1.1.4. Service transit.....	28
IV.1.1.5. Service transport routier.....	28
IV.1.1.6. Organigramme d'AMATRANS	29
IV.1.2. Activités.....	29
IV.1.3. Ressources.....	30
IV.2. Opérations de dédouanement d'AMATRANS à l'import.....	30
IV.2.1. Les formalités préalables au dédouanement	31
IV.2.1.1. Prise en charge des marchandises	31
IV.2.1.2. La conduite en douane.....	31
IV.2.1.3. La mise en douane.....	32
IV.2.1.4. Attente en douane	32
IV.2.2. Procédure de dédouanement : Procédure de droit commun	32
IV.2.2.1. Procédure de pré-dédouanement.....	32
IV.2.2.1.1. Importateur et le Commissionnaire agréé en douane.....	32
IV.2.2.1.2. Ordre de transit	33
IV.2.2.1.3. Ouverture du dossier de transit.....	33

Procédures de dédouanement des véhicules : cas de AMATRANS

IV.2.2.1.4. Le programme de vérification des importations	34
IV.2.2.1.5. L'automatisation de la chaîne de dédouanement.....	34
IV.2.2.1.6. Collecte électronique des documents de pré-dédouanement.....	35
IV.2.2.2. Procédure de dédouanement proprement dit.....	35
IV.2.2.2.1. Etablissement de la déclaration en détail.....	36
IV.2.2.2.2. Saisie de la note de détail dans le système informatique de la Douane « GAINDE »	37
IV.2.2.2.3. Enregistrement de ces informations dans le système.....	38
IV.2.2.2.3.1. Edition de déclaration en détail	38
IV.2.2.2.3.2. Caractères de la déclaration en détail	38
IV.2.2.2.3.3. Formes de la déclaration en détail.....	39
IV.2.2.2.3.4. Principaux éléments de la déclaration en détail	39
IV.2.2.2.4. Dépôt physique des documents à la Douane pour recevabilité	40
IV.2.2.2.4.1. Procédure de recevabilité de la déclaration au niveau des bureaux de douane	40
IV.2.2.2.4.2. Procédure d'enregistrement de la déclaration au niveau des bureaux de douane	41
IV.2.2.2.4.3. Procédure de vérification de la déclaration au niveau des bureaux de douane	41
IV.2.2.2.4.4. Obtention du BAE	42
IV.2.2.2.5. Règlement des redevances au bureau du trésor en cas de recevabilité du dossier	42
IV.2.2.2.6. Validation du BAE par l'inspecteur des Douanes.....	43
IV.2.2.2.7. Enlèvement de la marchandise après visa de la brigade d'écrou de la Douane .	43
IV.2.3. Le dédouanement des véhicules.....	43
IV.2.3.1. Taux cumulé (chap. 87)	45
IV.2.3.2. Valeur FOB à retenir pour le véhicule.....	49
IV.2.3.2.1. Véhicules neufs.....	49
IV.2.3.2.2. Véhicules d'occasion	49
IV.2.3.3. Fret applicable aux véhicules.....	51
TROISIÈME PARTIE : CADRE ANALYTIQUE	55
CHAPITRE V : PRESENTATION ET ANALYSE DES DONNEES, INFOS ET RESULTATS DE L'ENQUETE	57

Procédures de dédouanement des véhicules : cas de AMATRANS

V.1. Analyse de l'import des véhicules au Sénégal.....	57
V.2. Présentation des données, des information et résultats de l'enquête.....	58
V.2.1. Résultats aux hypothèses	58
V.2.2. Présentation des procédures de dédouanement AMATRANS.....	60
V.2.3. Présentation des questions et analyse des réponses et données de l'enquête.....	62
V.3. L'analyse SWOT	69
CHAPITRE VI : SUGGESTIONS ET RECOMMANDATIONS	71
VI.1. AMATRANS.....	71
VI.1.1. Le renouvellement du matériel et équipement par :.....	71
VI.1.2. Les procédures et personnels par :.....	71
VI.1.3. Les procédures à adopter par :.....	72
VI.2. Douane.....	73
CONCLUSION.....	74

