INTRODUCTION

De tout temps, les individus ont toujours échangé entre eux. Mais, c'est l'avènement de la modernisation, marquée par les découvertes et l'explosion technologique qui va permettre de traverser très vite le stade embryonnaire de la définition des échanges, pour lui revêtir un sens beaucoup plus vaste, économique voire mondial.

C'est dans cette optique que les économistes ont parlé de la globalisation en ce sens que les Technologies de l'Information et de la Communication permettent le rapprochement des personnes et la circulation des biens, transcendant les distances, des frontières et réduisant le globe terrestre à la célèbre formule du « village planétaire » de MARSHALL LUHAN, qui avait, de manière prémonitoire, bien saisi la structure de la mutation internationale qui devait enfanter la mondialisation.

L'ouverture de toutes ces économies sur un marché devenu planétaire a conduit à l'accroissement des échanges internationaux.

Toutefois, lorsque ces échanges concernent deux structures ou deux individus appartenant à deux pays distincts, ils doivent transiter par les services de douane qui ont pour rôle de réguler les échanges internationaux tout en préservant les intérêts économiques de l'Etat. Pour accomplir cette mission, l'administration des douanes a mis sur pied un certain nombre de prescriptions et de préceptes contenus dans les documents tels que le Code des Douanes, la Réglementation douanière que doivent de manière infaillible suivre toutes les structures agréées habilitées à effectuer les opérations de dédouanement.

En outre, nous ne pouvons pas parler de libre échange sans pour autant mentionner la révolution des transports, qui reste un facteur déterminant de la transformation du commerce international.

Celle-ci a permis de rapprocher les différents espaces, à travers le déplacement d'un nombre considérable de fret dans le monde. Ce déplacement de marchandises se fait avec l'aide de différents modes de transports que sont : les transports terrestre, aérien, maritime, etc. qui ont chacun leur spécificité.

Parmi ces modes de transport, nous avons choisi de nous intéresser au transport maritime qui participe fortement au développement du commerce international et qui occupe une place dans le transport de marchandises à l'international. La mondialisation progressive de

l'économie a été aussi rendue possible par le transport maritime et sa croissance exponentielle, autant au niveau de l'organisation, du développement technologique et du prix du fret.

Ce mode de transport est doté de navires très performants avec des capacités pouvant aller jusqu'à plus de 10 000 EVP[1]englobant de nos jours les 90 % du fret mondial. Dans le souci d'organiser ses transactions, un Accord Général sur les Tarifs douaniers et le Commerce désigné communément sous le sigle de GATT [General Agreement on Tariff and Trade] va être adopté. Celui-ci va entrainer la tenue de plusieurs '' rounds'' ou cycles de négociation. L'un des derniers cycles de négociations ''Uruguay Round'' de 1986 à 1994, clos par l'accord de Marrakech aboutit à la création de l'Organisation Mondiale du Commerce [OMC] en 1995.

En Afrique de l'Ouest et du Centre, la première source réglementaire des transports maritimes est tirée du Code de conduite des conférences maritimes entré en vigueur en Avril 1974, sur l'initiative de la CNUCED[2] qui a prôné à l'époque l'idée d'un nouvel ordre maritime international. La CNUCED, sur la pression des pays en développement a pris l'initiative d'élaborer la Convention Internationale relative au Code de conduite des conférences maritimes pour permettre aux pays en voie de développement de s'intégrer dans le mécanisme des transports maritimes.

C'est dans ce cadre que les pays de l'Afrique de l'Ouest, plus précisément ceux qui appartiennent à l'UEMOA [Union Economique et Monétaire Ouest Africaine] se sont réunis, pour établir des tarifs douaniers communs afin de faciliter leurs échanges. Le port étant le lieu d'escale des navires destinés au transit de marchandises, plusieurs types de ports existent tels que les ports maritimes, fluviaux, lacustres et les ports secs comme celui de Bamako. Au Sénégal, c'est au Port Autonome de Dakar que séjournent les différents navires commerciaux qui entrent et sortent du pays. Les marchandises à bord des navires doivent aussitôt traverser une barrière entrainant l'accomplissement de diverses formalités administratives et autres, nécessitant l'intervention de plusieurs auxiliaires de transport. Parmi ces prestataires, certains jouent un rôle primordial, tels que le Commissionnaire Agréé en Douane. Cet auxiliaire, le commissionnaire au sens général du terme est une personne chargée d'accomplir des formalités douanières pour le compte d'autrui ; c'est ainsi qu'on peut avoir des

[1]Equivalent vingt pieds. C'est l'unité de base pour exprimer la capacité de navires porte-conteneurs intégraux. Dénominateur commun pour les navires devant transporter des conteneurs de 20 ou 40 pieds.
[2]Conférences des nations unies pour le commerce et le développement.

commissionnaires dans tous les domaines d'activités. Au sens douanier du terme, il désigne une personne physique ou morale autorisée à effectuer pour le compte d'autrui, des formalités douanières telles que la déclaration et la présentation des marchandises pour les opérations d'importations, d'exportations, de transit, d'entrepôt.

L'administration des douanes, en tant que représentante des pouvoirs publics, dans l'exécution de ses fonctions, est régulièrement en collaboration avec les importateurs, exportateurs et d'autres intermédiaires ; mais le plus important au regard de la douane est le commissionnaire agréé en douane, qui travaille pour ses clients, en tant que déclarant en douane. Il est détenteur d'un agrément lui permettant de pouvoir exercer. C'est dans ce contexte que nous avons jugé nécessaire d'analyser le rôle du CAD en l'appliquant à une société de transit comme la SOCATRAM.L'exercice de la profession du Commissionnaire Agréé en Douane n'est pas sans difficultés ; ce dernier est confronté à des contraintes administratives, réglementaires et financières qu'il doit surmonter pour mener à bien ses missions.

D'où notre thème sur ‘‘**L'analyse du rôle du Commissionnaire Agréé en Douane (CAD) dans la procédure du dédouanement des marchandises importées par voie maritime** ’’. Notre étude consistera tout d'abord à présenter le cadre théorique et méthodologique (première partie), ensuite l'environnement et les missions de SOCATRAM (deuxième partie), enfin nous ferons une analyse des résultats en dégageant les forces et les faiblesses puis les opportunités et les menaces ; s'en suivront des recommandations (troisième partie).

PREMIERE PARTIE :

CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE

Chapitre 1 : Cadre théorique

Dans ce chapitre, nous présenterons : la problématique, les objectifs de recherche, la justification de l'étude, les hypothèses de travail, la revue critique de littérature et la clarification de quelques concepts clés de notre sujet.

Section 1 : la problématique

Les auxiliaires de transport maritime sont incontournables pour le bon fonctionnement de la chaine de transport international. Avec la croissance économique, l'opérateur économique, acteur du commerce, se trouve dans le besoin incessant d'imaginer de nouvelles méthodes et techniques, pour obtenir une plus grande compétitivité dans les opérations d'exportation et d'importation. Pour ce faire il est obligé de faire appel à ces auxiliaires.

Néanmoins, les entreprises ont rarement les moyens matériels et financiers d'organiser elles-mêmes le transport des marchandises. Pour cette raison, le transport international ainsi que certains services logistiques peuvent être délégués à des opérateurs spécialisés. Bien que les transporteurs se soient dotés de services commerciaux capables de gérer les relations avec les chargeurs, la complexité des opérations de transport international rend souvent incontournable le recours à des intermédiaires.

Pour les opérations de dédouanement c'est la douane qui détermine les personnes habilitées à effectuer des déclarations en détail. Celles-ci vont faire profiter à l'entreprise importatrice ou exportatrice de leurs compétences de spécialistes, d'un mode de transport, d'une destination, d'un type d'opération. Elles permettent aussi de profiter des conditions plus favorables obtenues des transporteurs du fait du volume qu'ils apportent et des services rendus. Ce qui est particulièrement intéressant pour les petites entreprises ou les opérateurs ponctuels.

Les auxiliaires de transport maritime contribuent efficacement au bon fonctionnement du transport, car ils interviennent à plusieurs étapes de l'opération du transport, d'où l'importance d'un pays de disposer d'entreprises d'auxiliaires, pour promouvoir l'offre et la demande. Si un pays ne dispose pas d'un nombre suffisant et qualifié d'auxiliaires, son transport risque de s'opérer dans des conditions défavorables. Le CAD, faisant partie des auxiliaires de transport, se situe au centre du transport maritime, car dans l'accomplissement de ses tâches, il se déploie en amont et en aval pour effectuer son travail, de manière convenable, dans des délais qui lui sont souvent impartis et peut rencontrer des difficultés ou contraintes pour disposer de ses marchandises, les difficultés liés aux retards de livraison, à la

disponibilité des documents qui peuvent retarder son opération et également aux coûts très élevés de procédure douanière auxquels il doit faire face pour l'accomplissement de son exercice. En outre, Le commissionnaire agréé en douane est un auxiliaire du transport, dont le rôle peut être très étendu selon la nature du service qui lui est confié. Si cette profession semble parfois difficile à saisir, elle est néanmoins très intéressante, parce qu'elle est multiforme. Le CAD fait partie des auxiliaires de transport maritime les plus connus mais ce terme porte souvent à confusion à d'autres auxiliaires de transport.

Au vu de tout ce qui précède, afin d'apporter des réponses plus précises et des solutions pertinentes à ce problème, nous nous sommes posés la question centrale de recherche à savoir : quelles améliorations peuvent être apportées pour un bon fonctionnement de l'opération ou une meilleure gestion dans l'exécution des activités du commissionnaire Agréé en Douane en général et de SOCATRAM en particulier ?

De cette question centrale découlent les questions subsidiaires suivantes : Comment SOCATRAM organise sa logistique pour la réalisation des opérations de douane ? Comment rendre son service plus compétitif, rapide et fiable en vue de renforcer sa compétitivité et d'accroitre sa part de marché ?

Quelle distinction existe-t-il entre le Commissionnaire Agréé en Douane et les autres auxiliaires de transport ?

Section 2 : les objectifs de recherche

Comme dans tout travail de recherche, nous nous sommes fixés des objectifs : un objectif général et des objectifs spécifiques.

Sous-section 1 : l'objectif général

Le recours au transport maritime devient aujourd'hui stratégique et conduit certaines entreprises à ériger un service ou une fonction logistique dans leurs structures, afin d'avoir une vue plus globale, transversale et performante de ses flux de marchandises.

Le passage en douane, restant obligatoire en transit, il n'en demeure pas moins vrai dans son application que toutes les étapes doivent être respectées pour pouvoir faire sortir la marchandise.

Pour une logisticienne, il apparaît nécessaire de mener des investigations sur le CAD qui est aujourd'hui au centre de l'activité logistique.

En outre, il est important d'avoir une connaissance éclairée sur les différents intervenants qui participent au transport et plus particulièrement le CAD qui est un acteur incontournable dans l'acheminement des marchandises. A travers cette étude nous ambitionnons d'analyserle rôle du CAD, mais encore de décrire l'ensemble des rouages de la procédure de dédouanement par voie maritime ainsi que les contraintes à l'exercice de la profession.

Sous- section 2 : les objectifs spécifiques

Nous souhaitons expliciter en quoi consiste la profession du commissionnaire agréé en douane afin de mieux appréhender la procédure de la déclaration d'importation et de maitriser la procédure de dédouanement.

Aussi, vu que le transport maritime apparaît comme l'un des modes les plus utilisés, un examen et une maîtrise des différentes facettes de son usage, nous semblent plus qu'importants pour être en phase avec l'évolution du commerce.

Cependant, il faut remarquer que cette notion pourtant simple suscite la confusion d'où la nécessité de clarifier cette notion. Il nous a semblé pertinent de comprendre les activités, les missions, et les responsabilités du CAD aussi identifier les difficultés ou contraintes auxquelles il doit faire face ainsi, de proposer des solutions adéquates et montrer son importance dans l'organisation de SOCATRAM.

Section 3 : Justification de l'étude

Le choix de ce thème se justifie :

- D'abord, pour une raison liée au fait que la question du transport maritime est d'actualité dans les milieux du transport en général.

-En suite, il apparaît nécessaire de mener des investigations sur le transit, qui est aujourd'hui au centre de l'activité logistique. En outre, il est important d'avoir une connaissance éclairée des différents intervenants qui participent au transport, plus particulièrement le CAD, qui est un acteur incontournable dans la déclaration des marchandises.

Mais encore, nous avons choisi ce thème pour apporter un éclairage par rapport à la notion du CAD. Nos objectifs reposent aussi sur le fait que nous voulons permettre aux entreprises

d'avoir des supports dans leur travail et aussi enrichir notre institut d'une documentation sur le sujet. Nous avons jugé utile de prendre le cas de cette entreprise, afin de mieux illustrer la profession de CAD à travers celle-ci.

De plus, le fait que nous avons effectué notre stage dans cette structure nous permettra de délimiter notre sujet car la profession de CAD est très vaste. Pour finir, nous pouvons aussi dire que SOCATRAM fait partie des plus anciennes entreprises de transit et elle a acquis une certaine expérience dans le domaine.

Section4 : Les hypothèses de recherche

Les sociétés de transit se sont développées avec l'évolution du commerce qui a considérablement multiplié le nombre d'acteurs du trafic, d'où la présence de plusieurs entreprises de transit au Sénégal dont la SOCATRAM. C'est pourquoi, pour mener à bien notre étude, nous serons obligés de dégager des hypothèses dans le but de mieux cadrer notre thème, afin d'apporter des réponses pertinentes à nos recherches. Le but est de savoir ce qui donne au commissionnaire agréé la place importante qu'il occupe dans le transport, ses missions, les obligations et responsabilités du CAD.

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

Hypothèse 1 :

L'administration douanière veille scrupuleusement à son respect et ne manque pas d'infliger des sanctions chaque fois qu'il y'a manquement ; le respect de la réglementation douanière rend la procédure de dédouanement lourde ;

Hypothèse 2 :

Le respect des délais de livraison impartis par les clients permet d'être mieux perçu dans la prestation fournie. Il passe par une maitrise de la procédure de façon à éviter les pertes de temps. La mise en place d'un bon système de dédouanement, rapide et efficace, permettant à

l'entreprise de disposer rapidement de ses produits sans avoir à payer des frais de magasinages et de surestaries[3].

Hypothèse 3 :

Une meilleure intégration logistique dans ses activités lui permettrait d'être compétitif par rapport à d'autres sociétés ayant le même statut, d'obtenir de nouveaux clients et de fidéliser ceux qui sont acquis malgré le coût prohibitif des formalités douanières.

Section 5 : Revue critique de la littérature

Pendant la rédaction de notre mémoire, nous avons été en possession de plusieurs documents. En tant que futur cadre en transport maritime, il nous appartient de faire une étude critique de certains ouvrages que nous avons eu la grâce de consulter durant nos recherches. Il s'agit des ouvrages suivants :

- Jacques PONS ''Transport et logistique maillon déterminant de la Supply Chain''.

Editeur : Hermès Science Publications, 2e édition revue et augmentée (22 août 2005). Dans ce livre, l'écrivain fait ressortir les avantages et les dernières évolutions propres à chaque mode de transport. De plus, il identifie les responsabilités de nombreux intervenants qui se succèdent dans une Supply Chain (commissionnaire, transitaire, transporteur, consignataire, acconiers etc.). L'intérêt que nous portons à l'ouvrage de Jacques PONS est qu'il nous donne un enseignement détaillé sur tous les modes de transports du point de vue législation, infrastructure etc. Bien sûr, ce livre est d'une importance capitale mais présente quelques limites car l'auteur ne s'appesantit pas sur le CAD.

- Jacques GUILLAUME ''Les transports maritimes dans la mondialisation''. Editeur : le Harmattan (12 février 2008). L'auteur veut nous montrer à travers ce livre la relation qui existe entre la mondialisation et le transport maritime. Il nous fait comprendre que la mondialisation prend son origine dans la traite négrière, ensuite se développe avec la croissance des Nouveaux Pays Industrialisés d'Asie (NPIA), puis avec l'avènement de la conteneurisation. C'est un livre très enrichissant car il nous a permis de connaître le rôle important que joue le transport maritime dans le phénomène de la mondialisation. Bien sûr, le

[3]Cette charge est due etfacturéelorsque les équipements sont conservés dans l'enceinte du terminal pour une durée plus importante que le "Free time"convenu.Elle est applicable à tous les conteneurs qui restent dans le terminal pour une durée supérieure à celle définie.

contenue de cet ouvrage ne traite du cas spécifique du CAD, mais il a été d'une importance capitale dans la comparaison du transport maritime et celui aérien.

•Denis CHEVALIER et François DUPHIL ''Le transport : gérer les opérations de transport de marchandises à l'international''. Editeur : Foucher, Nouvelle édition (09 Février 2005). Ce livre nous fait état des meilleures modalités techniques de transport, il présente les différents auxiliaires de la chaîne logistique, les opérations d'emballage. Il développe aussi les caractéristiques réglementaires, techniques et commerciales des différents modes de transport. De plus, il présente les incoterms de la Chambre de Commerce Internationale, les emballages à utiliser selon le fret à transporter, les assurances transport etc. C'est un ouvrage que tout bon manager devrait avoir en possession pour approfondir ses connaissances. Ce livre à été d'une importance capitale mais seulement, il traitre des opérations douanières qui sont en vigueur dans l'union Européenne.

•Jean Baptiste DIOUF Dans ses ouvrages intitulés ''DOUANES ET ECHANGES'' et – ''GUIDE DES PROCEDURES DE DEDOUANEMENT'', 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. En outre, les règles qui contraignent l'usager à assigner un régime douanier définitif, c'est-à- 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 libres de toute sujétion douanière. Celles-ci peuvent donc circuler librement jusqu'au lieu d'accomplissement des formalités douanières ou elles peuvent séjourner librement jusqu'au moment du dépôt de la déclaration leur assignant un régime douanier à partir duquel elles se trouvent « sous douane » et des marchandises sorties des régimes suspensifs de stockage ou d'ouvraison, donc sous sujétion douanière ».La principale critique qu'on peut adresser à cet ouvrage est qu'il est plus destiné à des professionnels qu'à des chercheurs

•BRUNAT, M.P. Lamy transport tome2.Paris, édité par la société Lamy SA ,1987 :1202.

Cet ouvrage est une œuvre de référence qui offre une analyse complète, non seulement sur le droit des transports maritimes, mais aussi sur le commerce international pris sous ses différents aspects : ventes internationales (Incoterms, crédit documentaire), assurance, douane, etc.

La particularité du Lamy Transport Tome 2 est que c'est le seul ouvrage qui présente de façon détaillée et approfondie le commissionnaire de transport dans son intégralité (statut juridique du commissionnaire et réglementation de la profession). A travers cette œuvre nous avons pu faire la distinction entre le commissionnaire de transport et le transitaire mandataire qui tient au fait que le premier se charge complètement du transport de bout en bout en l'organisant à sa guise et sous sa responsabilité, tandis que le second n'a qu'une mission limitée de réception, d'entreposage(parfois),de dédouanement et de réexpédition de la marchandise au port ou point frontière qu'il exécute en conformité des instructions de son mandant. Dans cet ouvrage, l'auteur met aussi un accent particulier sur le commissionnaire agréé en douane qui accomplit pour le compte de son client les formalités douanières (visas, domiciliations, dédouanements, etc.). Pour l'auteur, agissant uniquement en cette qualité, le commissionnaire agréé en douane n'est ni un transitaire mandataire, ni un commissionnaire de transport. C'est pour cette raison que les professionnels ne doivent pas employer à tort les termes de commissionnaire en douane, transitaire ou commissionnaire de transport pour désigner les intermédiaires chargés d'accomplir les formalités douanières. Le reproche que l'on peut faire à cet ouvrage c'est de ne pas donner des cas pratiques à étudier et de se limiter au code de commerce européen.

<u>Section 6</u> : Clarification des concepts et professions assimilées au CAD

Pour mieux appréhender l'étude de notre recherche, certains concepts méritent d'être explicités.

Auxiliaires de transport : professionnels du secteur du transport qui concourent à côté des compagnies de transport, à la réalisation des différentes opérations nécessaires, à l'acheminement des marchandises ou à la réception des navires. Deux synonymes sont souvent employés pour désigner les auxiliaires : intermédiaires ou intervenants.

L'agent maritime : l'agent maritime ou consignataire, est employé par un armateur ou un affréteur pour le représenter dans un port lors de l'escale d'un navire. Il est chargé de rechercher du fret, délivrer la marchandise, assister le capitaine. La réglementation oblige les navires à avoir un agent désigné sur place. Cette désignation a vu le jour suite aux problèmes auxquels le transporteur maritime était confronté. A l'arrivée du navire au port, les propriétaires des marchandises se sont retrouvés dans le besoin de se faire assister par un intermédiaire de transport pour effectuer l'ensemble des opérations que nécessite le passage de leurs marchandises dans le port.

L'agent maritime dont la profession consiste justement à maîtriser l'ensemble de ces difficultés (droit de port, frais de douane, règlementations diverses …) et permettre, en véritable professionnel, d'éviter aux ayants droit à la marchandise les nombreux écueils administratifs, commerciaux, juridiques lors du passage de leurs marchandises dans un port étranger.

Cotation : faite par les entreprises de transit, elle consiste à coter une marchandise c'est-à-dire fixer un prix sur l'ensemble des commissions de transit en fonction de la valeur de la marchandise ou encore établir une facture pro forma.

Manutention : ensemble des déplacements de la marchandise qui nécessitent des prestations concernant le chargement ou le déchargement ou au stockage. Depuis quelques années, les activités en matière de manutention à la SOCATRAM sont très réduites. Ici, l'entreprise effectue un certain nombre d'opérations de manipulation de la marchandise. Il s'agit entre autres du chargement et du déchargement de la marchandise. Dans certains ports il est appelé stevedore ou acconier.

Douane : institution fiscale chargée de la perception des droits et taxes dus à l'entrée ou à la sortie de marchandises sur un territoire.

À ce titre, elle a souvent été dans le passé, et est encore parfois, la principale source de revenu de certains Etats. Son activité est réglementée par le droit national, mais aussi par des accords internationaux (OMC, traités de libre- échange, etc.). Elle peut par ailleurs assurer d'autres missions, notamment économiques (lutte contre les pratiques déloyales par exemple) et de protection et sécurité (lutte antistupéfiants, contrôle des marchandises à risques, contrôle des flux migratoires de personnes, parfois garde-côtes...). Suivant les Etats, elle peut être de statut

militaire (comme la Guardian di Finanza en Italie) ou civil. En France, elle est représentée par la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects (DGDDI).

Transitaire : personne ou une entreprise mandatée par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise qui doit subir plusieurs transports successifs. Sa mission est d'organiser la liaison entre les différents transporteurs et d'assurer ainsi la continuité du transport, ainsi que toutes les opérations administratives connexes s'y rapportant, réglementation douanière, gestion administrative, et financière, du personnel, commerciale, des assurances, des litiges, des crédits documentaires, et de la représentation fiscale, etc.

Enlèvement des marchandises : aucune marchandise ne peut être retirée des bureaux de douane ou des lieux désignés par l'Administration des Douanes sans que les droits et taxes aient été préalablement payés, consignés ou garantis, les marchandises ne peuvent être enlevées sans l'autorisation de l'Administration des Douanes. Une fois les droits et taxes payés, le vérificateur délivre le bon à enlever qui permet au propriétaire de disposer de sa marchandise. Aucun enlèvement ne peut être effectué sans paiement des droits et taxes, d'une consignation ou, dans certains cas, dépôt d'une garantie suffisante.

Transitaire portuaire ou aéroportuaire : mandataire qui se substitue à l'expéditeur. Il agit entre deux (2) modes de transport (exemple : terrestre-maritime ; aérien-maritime ; aérien-terrestre) en se chargeant de la réception et de la réexpédition de la marchandise (rupture de charge). Dans le cadre de sa profession, il est en relation avec les sociétés de transport, de la manutention (acconiers), d'entreposage et les différentes autorités administratives dont le service de douane. Lors d'un litige, le mandant peut se retourner contre son mandataire pendant le délai de droit commun, qui est de cinq (5) ans, selon l'article 18 de l'acte uniforme de l'OHADA (Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique).

Analyse : nom formé à partir d'un terme grec « analusis » qui signifie « décomposition », lui-même formé à partir d'un verbe simple "luein" qui signifie "décomposer. Le mot «analyse» désigne donc une décomposition, c'est-à-dire une opération intellectuelle consistant à décomposer une œuvre, un texte en ses éléments essentiels, afin d'en saisir les rapports et de donner un schéma de l'ensemble.

Rôle : mission assignée au commissionnaire agréé en douane.

Commissionnaire agréé en douane : personne physique ou morale qui agit au nom et pour le compte du client ou en son nom propre dans la réalisation d'opérations de dédouanement à l'import et /ou à l'export. Ils sont dotés d'une parfaite maîtrise des procédures et réglementations douanières, c'est pourquoi nous avons recours à eux lors du dédouanement de la marchandise.

En France, la profession de commissionnaire en douane était exercée librement jusqu'à l'apparition du décret de loi du 30 octobre 1935, qui instaura le principe de l'agrément.

Au Sénégal, cette profession est régie par l'arrêté n° 9779 F du 21 Novembre 1956. Ce texte désuet présente de graves lacunes préjudiciables aux intérêts du Trésor. Des corrections ponctuelles y ont été apportées notamment par le décret n° 67-465 du 28 Avril 1967 instituant l'octroi de l'agrément en qualité de commissionnaire en douane à l'obtention préalable du crédit d'enlèvement pour une meilleure couverture des risques encourus par le Trésor. La SOCATRAM a obtenu son agrément le 8 Août 1990 son numéro d'agrément est le 087.

Pour pouvoir être en possession de cet agrément, il y a certaines formalités à remplir, tant pour les personnes physiques que pour les personnes morales.

Les documents à fournir sont les suivants :

1. Pour les personnes physiques

-Une demande manuscrite sera adressée au ministre des finances sous couvert du Directeur Général des Douanes ;

-un extrait du registre de naissance ;

-un extrait du casier judiciaire ou toute pièce tenant lieu ;

-une déclaration qui atteste posséder auprès de chaque bureau de douane concerné, des locaux pouvant servir de bureau ou au moins avoir un contrat de location ;

-des références professionnelles portant au moins sur deux (2) ans de pratique de la profession de transitaire ;

-une attestation du trésorier général du ministre des finances lui accordant un crédit d'enlèvement. Pour cela, il faut avoir une caution de soixante (60) millions de francs CFA.

2. Pour les personnes morales

Outre les pièces exigées aux personnes physiques, les personnes morales doivent fournir :

-un exemplaire des statuts de l'entreprise ;

-un exemplaire de la déclaration ayant désignée le Président du Conseil d'Administration et s'il y a lieu, le Directeur Général ;

-une déclaration du Président du Conseil d'Administration donnant composition dudit conseil (les membres, leurs noms, le lieu et la date de naissance et leurs adresses) ;

-un certificat de l'IPRES et de la Caisse de Sécurité Sociale sans oublier une caution de soixante (60) millions de FCFA auprès du trésor publique.

Le ministre des finances statue sur proposition du Directeur Général des douanes dans les deux (2) mois qui suivent l'avis du comité de direction. Passé ce délai, le candidat peut exercer la profession de commissionnaire en douane dans les localités mentionnées sur sa demande, à condition que la demande qu'il ait effectuée lui soit accordée.

L'agrément en douane est accordé à la suite d'une enquête portant sur l'honorabilité, c'est-à-dire, les bonnes mœurs et la sociabilité du candidat.

Cependant, l'agrément peut être retiré dans le cas où son titulaire viendrait à enfreindre gravement à la législation douanière ou fiscale ou aux usagers de la profession.

Procédure de dédouanement : Juridiquement, la procédure de dédouanement se définit comme étant l'observation et le respect des règles strictes imposées par la loi douanière aux importateurs et exportateurs. Elle est perçue comme l'ensemble des mesures légales ou règlementaires qui s'appliquent au regard de la loi douanière, lorsqu'une marchandise traverse la frontière.Ces mesures s'imposent à la marchandise, au détenteur, à l'expéditeur ou au destinataire et même, au service des douanes. La procédure va suivre, pas à pas, la marchandise dès son introduction au territoire douanier, jusqu' à leur enlèvement (sortie) dudit territoire (douanier). C'est aussi le fait de s'acquitter des droits de douane afin d'extraire les marchandises des entrepôts de la douane et de l'aéroport (ou du port).

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

Transport maritime : régi par la convention de Bruxelles du 25 août 1924 et la convention de Hambourg novembre 1992, le transport maritime est le mode de transport le plus important pour le transport de marchandises (marine marchande). Il englobe de nos jours les 90 % du fret mondial selon le rapport de la Conférence des Nations Unies pour le Commerce Et le Développement (CNUCED).

Environ 98% des échanges extérieurs du Sénégal transitent par le port de Dakar qui constitue un maillon important de la chaine d'approvisionnement de l'économie nationale. L'année dernière, le volume de marchandises enregistrées dans les deux sens import et export est estimé à environ douze (12) millions de tonnes selon la publication des statistiques du commerce extérieur. Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD).

Déclaration en détail : le code des douanes5 stipule que ‘‘toute marchandise importée ou exportée au Sénégal doit faire l'objet d'une déclaration en détail lui assignant un régime douanier’’.

La déclaration en détail c'est l'acte par lequel l'exportateur, l'importateur ou leur mandataire assigne un régime douanier à la marchandise et s'engage à se conformer à la réglementation régissant ce régime.

Espèce tarifaire : désignation attribuée à une marchandise par le tarif de douane. Cette désignation se fait selon la nature de chaque marchandise.

Valeur en douane : valeur à déterminer en vue de l'application des droits ad valorem (droits assis sur la valeur). En d'autres termes, il s'agit de la base ou de l'assiette imposable des droits de douane.

Transit : régime autorisant le transport des marchandises sous douane, d'un bureau ou d'un entrepôt de douane à un autre bureau ou à un autre entrepôt de douane, en suspension des droits et taxes, des prohibitions et des restrictions normalement applicables, dans un délai fixé et suivant un itinéraire donné, à l'exclusion de la voie maritime.

Chapitre 2 : Cadre méthodologique

Dans ce chapitre, nous allons définir la méthode de recherche que nous avons adoptée pour mener à bien le travail.

Nous parlerons du champ de l'étude, des méthodes d'investigation, et des difficultés rencontrées.

Section 1 : Le champ de l'étude

Nous pouvons inscrire cette étude de transport par voie maritime, dans le cadre du dédouanement des marchandises importées au niveau du port Autonome de Dakar réalisé par la société SOCATRAM.

Le Port Autonome de Dakar (PAD) est devenu depuis quelques années un port de transit de référence en Afrique de l'ouest, depuis l'instabilité politique qu'a subie la Côte d'Ivoire (la crise ivoirienne). A cela s'ajoute le fait que le mali ne possède pas de port maritime. En transit international, la part la plus importante de ce trafic est constituée par le mali avec 77 % environ. La SOCATRAM dans ses activités traite régulièrement des dossiers de transit international à destination du Mali.

Sous-section 1 : Champ élargi

Notre étude porte sur l'analyse du rôle du Commissionnaire Agréé en Douane dans la procédure du dédouanement des marchandises importées par voie maritime. De ce fait, les marchandises importées ou exportées par voie maritime doivent obligatoirement passer par le bureau de douane pour être déclarées.

Sous-section 2 : Délimitation du champ

Cette étude a pour cadre principal le dédouanement des marchandises par voie maritime mais elle ne reste pas figée dans ce contexte général.

Spécifiquement c'est le rôle ou l'intervention du commissionnaire agréé en douane qui est en jeu. Cet acteur de la logistique internationale est chargé, du dédouanement et de la livraison de la marchandise à un opérateur économique et intervient aussi bien à l'import qu'à l'export. L'analyse ne s'arrêtera pas à une évocation des missions mais, elle s'étendra à la compréhension de l'organisation de SOCATRAM dans son rôle de commissionnaire agréé en douane. Nous évoquerons les moyens logistiques aux cotés des moyens humains que l'entreprise déploie pour parfaire son rôle de commissionnaire. Il s'agira donc d'associer le

côté logistique au côté administratif dans les missions de SOCATRAM il s'agira également de voir les contraintes auxquelles les sociétés de transit en général et SOCATRAM en particulier doit faire face et de la manière d'y apporter les solutions.

Section 2 : Les méthodes d'investigation

Dans l'élaboration de notre travail, nous avons eu recours à certaines techniques. Il s'agit entre autres, de la recherche documentaire et des entretiens avec des professionnels. Nous avons également administré un questionnaire à un échantillon d'agents de SOCATRAM et d'autres sociétés de transit.

Sous-section 1 : Recherche documentaire

A travers cette recherche, nous n'avons pas pu obtenir un maximum d'informations relatives à notre sujet. Nous nous sommes rendus à la Bibliothèque pour recueillir certaines données. Les mémoires de nos prédécesseurs, traitant des thèmes avoisinants du nôtre, nous ont beaucoup aidé, car on s'en est inspiré en vue de mener à bien notre travail. Nous avons pu aussi accéder aux informations de la société.

Sous-section 2 : Recherche internet

Nous avons également eu à consulter certains sites pour enrichir notre travail de recherche, notamment :

https://www.douanes.sn/fr/node/85 ;

http://www.logistiqueconseil.org/transit.htm…

Sous-section 3 : Entretiens avec des professionnels

Ces entretiens avec les professionnels exerçant dans le domaine du transit, nous ont permis de renforcer la documentation que nous avions au préalable. Les rendez-vous fréquents que nous avons eus avec notre encadreur ont tous été bénéfiques, dans la mesure où ces derniers nous ont permis d'avoir plus d'informations et d'éclaircissements, ils ont aussi participé à une meilleure compréhension de notre sujet.

Sous-section 4 : Enquêtes par questionnaire

Pour mener à bien notre travail, nous avons eu à élaborer un questionnaire. Ce questionnaire a été élaboré pour le personnel de la société SOCATRAM. L'objectif étant, d'avoir des réponses aux multiples interrogations posées. Les questions que nous avons posées avaient

trait à l'environnement de l'entreprise (le climat entre employeur et employé, les rémunérations, etc.), aux problèmes rencontrés lors de la procédure de dédouanement, la compétence des agents de douane dans l'exercice de leur fonction, etc.

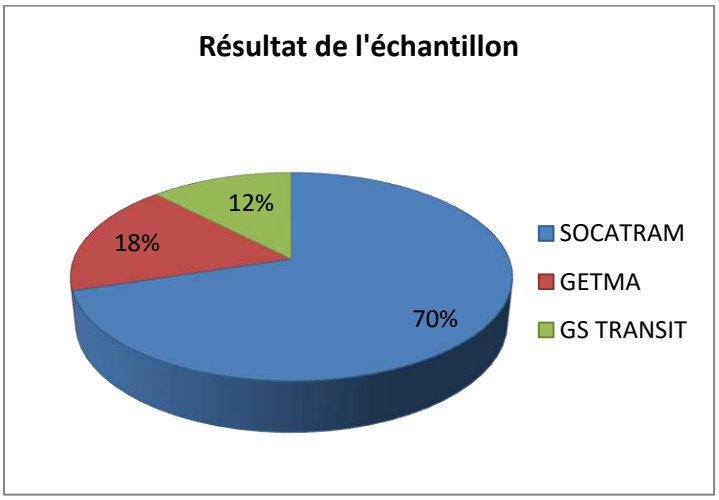
Section 3 : Constitution de l'échantillon

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 différentes entreprises de transit pour nous fournir le maximum d'informations concernent notre étude.

Notre cible était constituée des transitaires, les chefs de transit et les déclarants. 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.

N°	**Entreprises et/ou agents enquêtés**	**Personnes ciblées**	**Personnes interrogées**
01	SOCATRAM	08	06
02	GETMA	02	02
03	GS TRANSIT	05	04
TOTAL	**(03) entreprises**	**15**	**12**

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



Section 4 : Difficultés rencontrées

Pendant notre enquête, les difficultés ont été celles liées au temps et à l'accès aux informations. La rédaction d'un travail scientifique, comme un mémoire de fin d'étude suppose toujours une méthode, pour l'obtention d'un certain nombre de références. Malheureusement, il n'est pas toujours évident d'avoir à sa portée tous les outils relatifs à la rédaction de celui-ci. Tout au long de cette rédaction, nous nous sommes confrontés à des difficultés qu'il faille énumérer.

Nous avons eu des difficultés pour obtenir ce stage chose qui n'est pas facile au Sénégal et le temps qui nous a été accordé n'a pas été suffisant pour recueillir assez d'informations. La documentation n'a pas été tout à fait accessible au niveau de la SOCATRAM. La plupart du temps les agents disaient qu'ils n'avaient pas assez de temps pour répondre à toutes nos questions et l'entreprise ne disposait pas de bases de données ce qui fait que nous nous sommes contentés des quelques maigres informations que nous avons pu avoir pour élaborer notre document. Nous avons aussi été confrontés à l'indisponibilité de certains ouvrages dans les bibliothèques, de trouver des ouvrages traitant spécifiquement du commissionnaire. Les ouvrages qui traitaient notre sujet étaient en nombre limités. La documentation relative au dédouanement de marchandises fut difficilement accessible sur le web de même que dans certains centres de documentation de la place.

Néanmoins, le stage effectué au sein SOCATRAM nous a permis de collecter es éléments de réponse nécessaires pour l'élaboration de notre travail.

Concernant le problème du temps, nous avons malheureusement commencé notre travail avec un retard considérable. Ce retard nous a poussés à survoler certains points de notre étude pour le manque des informations nécessaires en temps voulu.

DEUXIEME PARTIE :

CADRE ORGANISATIONNEL

Chapitre1 : Analyse de l'environnement de SOCATRAM

Dans ce chapitre, il est question de présenter l'environnement dans lequel baigne la **S**ocatram**.** Ainsi nous parlerons de macro environnement et du microenvironnement de cette dernière.

Section 1 : Macro environnement

1) L'environnement géographique

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

Le Sénégal compte 14 régions, 45 départements, 46 communes d'arrondissement, 113 communes de ville et 370 communautés rurales. L'économie du Sénégal est dominée par le secteur primaire, malgré les contraintes liées à la sécheresse. Les principaux produits d'exportation restent à faible valeur ajoutée (phosphates, produits agricoles, autres matières premières) et l'industrialisation reste faible. L'urbanisation galopante favorise le développement d'une société de consommation. La balance commerciale est ainsi structurellement déficitaire. Les gouvernements successifs ont mis en place plusieurs politiques et instruments pour favoriser la promotion des exportations, mais le déficit persiste.

2) L'environnement économique

Les agents économiques sont répartis autour de deux principales catégories :

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

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

Le Sénégal est aussi un pays touristique car il accueille plusieurs touristes chaque année. Le tourisme balnéaire représente près de la moitié des entrées. Le séjour type consiste en une

semaine de séjour dans un club de vacances ou un hôtel confortable, le plus souvent situé sur la Petite- Côte.

Sally figure en tête du palmarès, mais d'autres localités sont également très prisées, telles que Toubab Diallo, M'Bour et la Somone. Nous avons aussi la présence d'un patrimoine historique qui n'est autre que l'île de Gorée et le célèbre Monument de la Renaissance qui attire aussi des touristes.

La mondialisation de l'économie s'est développée à l'aide de la croissance rapide du transport maritime. Cette mondialisation des échanges tend à renforcer l'influence du transport maritime de nos jours. Nous remarquons qu'en cette période de développement, la demande en transport s'intensifie plus vite que la production mondiale. Le transport maritime avec l'apparition de la conteneurisation et les navires allant jusqu'à 10 000 TEU[4] reste jusqu'à ce jour un transport de masse et répond à certains critères qui lui donne une place importante dans le transport de marchandises à l'international. Cela s'explique par la circulation du fret dans les quatre (04) coins du monde qui ne fait que s'accroître au fil des années.

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

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

3) L'environnement juridique

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

Le commissionnaire de transport quant à lui est un organisateur de transport de bout en bout. Il a la maîtrise des voies et moyens pour l'exécution du transport et est présumé responsable de tous dommages subit par la marchandise au cours du voyage. Il est garant des transporteurs intermédiaires auxquels il s'adresse. Il assume une double responsabilité du fait personnel et la responsabilité du fait des intermédiaires qu'il a choisis. Il a une obligation de résultats. Toutes les marchandises qui passent dans un territoire doivent être dédouanées. Chaque année, le Port Autonome de Dakar (PAD) accueille en son sein plusieurs tonnes de marchandises. Et, pour pouvoir faire le dédouanement de ces marchandises il faut remplir plusieurs formalités administratives et douanières. Vu le nombre considérable de documents à remplir et à fournir sans compter le temps que cela peut mettre, les importateurs ont pour la plupart du temps recours à des transitaires qui sont techniquement qualifiés pour l'accomplissement de ces formalités afin de réduire au minimum les risques d'erreurs ou omissions qui sont généralement lourdement sanctionnées.

Le document qui matérialise ce type de transport (par mer) est le connaissement. A l'international, les dispositions juridiques applicables au transport maritime prennent leurs origines dans la convention de Bruxelles (25 août 1924) communément appelée Règles de la Hayes et les règles de Hambourg (1novembre 1992). Tout dernièrement, le transport maritime a été gratifié d'une nouvelle convention appelée ‘’convention de Rotterdam’’. Cette nouvelle convention qui a été adoptée le 11 décembre 2008 par les Nations Unies et signée à Rotterdam le 23 septembre 2009 vise à régir les contrats internationaux de transport maritime de marchandises effectués entièrement ou partiellement par mer. Elle semble être plus équitable que les règles de Visby et de Hambourg car elle introduit beaucoup de nouveautés afin de mettre les chargeurs africains au même niveau d'information et d'appréhension sur les

nouvelles obligations, la responsabilité envers le transporteur vis-à-vis des tiers, en somme sur les contrats de transports maritimes. En dehors des conventions citées, il y a aussi les conférences[5], les pools[6], les consortiums[7] et les alliances qui participent aussi à l'organisation de ce mode de transport. Dans les années 60 avec l'apparition de la conteneurisation certaine technique telle que les transports multimodaux ont vu le jour.

Le transport multimodal peut être défini comme l'acheminement d'une marchandise utilisant plusieurs modes de transport mais dans le même contenant, sans rupture de charge à partir d'un pays A de prise en charge jusqu'à un pays B de livraison. Le contenant peut être un véhicule routier ou une unité de transport intermodale. Le transport multimodal s'est développé surtout de la nécessité d'assurer la continuation terrestre du fret maritime en simplifiant les manutentions portuaires. Le multi modalisme offre aussi un grand nombre d'avantages, comme par exemple la desserte de pays enclavés par des combinaisons mer /fer ou mer /route. Lorsqu'un transport de bout en bout est fait sans rupture de charge et que l'un des modes utilisés est le maritime, il s'agit d'un transport multimodal trans-maritime. Celui-ci se décompose le plus souvent en pré-acheminement terrestre, un transport maritime et un post acheminement terrestre. Mais toutes les solutions sont possibles et de plus en plus le transport multimodal trans-maritime comporte une phase fluviale ou aérienne. Pour marier les avantages du mode routier et ceux du mode maritime dans le cadre du RO/RO[8] (roll-on /roll-off), les professionnels ont théoriquement le choix entre trois (03) possibilités : accompagnée, non accompagnée, dissociée. Lors d'une opération ro/ro accompagné, il est courant que les conducteurs du véhicule routier voyagent en même temps que ce dernier à bord du navire. Dans ce cas, le conducteur sera au volant du poids lourd pour embarquer comme pour débarquer. C'est la formule ''ro/ro accompagné''. Le ro/ro non accompagné consiste généralement à n'embarquer que la semi- remorque. Ici le conducteur de l'ensemble routier dételle son traceur sur un terre – plein aménagé à cet effet et situé près du lieu d'embarquement. Le ro /ro dissocié quant à lui consiste à acheminer les conducteurs par lavoie aérienne une fois qu'ils ont embarqué ou fait embarquer leurs véhicules dans le navire.

[5]Accords passés entre compagnies maritimes visant principalement à l'uniformatisation des tarifs.

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

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

[8]Est une expression anglaise utilisée en logistique et qu'on peut traduire par "roule pour entrer / roule pour sortir". Elle désigne le trafic roulier, c'est à dire le transport de poids lourds ou de remorques par des bateaux spéciaux appelés « rouliers ».

Aujourd'hui, il y a beaucoup de facteurs qui concourent au succès du transport maritime sur les autres modes de transport. Dans ces facteurs nous pouvons citer la conteneurisation, l'évolution des navires et surtout l'intervention de plusieurs auxiliaires de transport. Dans le cadre de notre étude, nous nous focaliserons sur le commissionnaire agréé en douane. C'est dans ce domaine que la SOCATRAM (Société Africaine de Transit et de Manutention) qui est une société de transit intervient.

4) L'environnement technologique

Avec la mondialisation et la globalisation croissante de l'économie, l'opérateur économique, acteur du commerce international se trouve dans le besoin incessant d'imaginer de nouvelles méthodes ou techniques pour obtenir une plus grande compétitivité dans les opérations d'exportation et d'importation. Le facteur important de la transformation du commerce international a été sans nul doute la révolution dans le domaine de la communication et surtout celle du transport. Durant cette révolution, nous allons assister à de profondes mutations ce qui va permettre une circulation rapide des marchandises.

Les mouvements de fret dans ce contexte de mondialisation s'appuient sur la performance des multiples modes de transport, de leurs origines à leurs destinations. Parmi tous les modes de transport, deux (02) sont particulièrement sollicités en transport international : les modes maritime et aérien.

En effet, une part marginale revient aux modes routier et ferroviaire au sein d'un transport à portée mondiale puisque ceux-ci se veulent d'abord des modes à vocation régionale et/ou nationale. Le but est donc d'imaginer la méthode la plus rationnelle de prise de décision et l'organisation d'une opération de distribution internationale sur le marché. Il est donc apparu indispensable pour les entreprises importatrices et exportatrices d'avoir une vision globale qui intègre tous les services et composantes du processus de mise à la disposition des marchandises depuis leur lieu d'origine aux lieux de destinations finales dans un contexte de logistique commerciale internationale. Dans l'histoire, la mer fut l'un des moyens le plus ancien utilisé dans le déplacement tant pour les hommes que pour les marchandises. Le transport maritime a été le moyen de transport qui a permis de découvrir et d'explorer les continents nouveaux avec la découverte de l'Amérique et l'exploration des pôles à partir desquels se sont développés ou intensifiés de nouveaux commerces y compris le commerce d'esclaves avec l'ancien continent , comme les routes continentales l'avaient déjà fait. Avant

ce mode de transport était plus axé dans le transport de personne mais aujourd'hui il s'est spécialisé dans le transport des marchandises. Actuellement, il est devenu par excellence le moyen de transport le plus accessible par son coût et assure les 2/3 des échanges mondiaux en valeur et ¾ du tonnage. Cela s'explique essentiellement à travers les grands investissements qui ont été portés dans le développement des transports. Ces investissements se traduisent avec la présence d'infrastructures performantes qui vont donner naissance à des phénomènes tels que la conteneurisation qui est la technique d'utilisation des conteneurs qui a révolutionné le transport international moderne. A cela s'ajoute la présence de nombreux navires qui sont pour la plupart spécialisés selon la nature du fret à transporter. Nous pouvons citer comme exemple les cargos et les portes conteneurs pour le transport de marchandises, les tankers pour les hydrocarbures, les minéraliers pour les minerais ainsi que les navires frigorifiques pour les denrées périssables etc.

Section 2 : Microenvironnement

Pour mener à bien sa mission, l'entreprise n'agit pas de façon isolée puisqu'elle a besoin de partenaires, des clients pour arriver à opérer à temps. Sans oublier les concurrents.

1) Les Partenaires

Le premier partenaire de SOCATRAM est l'administration des douanes.

1-1) La douane :

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

1-2) La direction générale du commerce extérieur :

Tout produit non prohibé à titre absolu ou non soumis à autorisation spéciale d'importation est dit libéré. Cependant, son importation est soumise à une déclaration d'importation, appelée

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

2) Les clients

Les principaux clients de SOCATRAM au niveau national sont les sociétés de fabrication des boissons qui importent le matériel parmi lesquelles on peut citer : FINAMARK, pour la fabrication des boissons, STAP SARL à Thiès qui importe des bouteilles pour la fabrication des boissons, PRIMOL ainsi que des particuliers commerçants et d'autres opérateurs.

Et au niveau international (MALI) on peut citer : SMDP, KISSMA SILA .

3) Les concurrents

SOCATRAM n'a pas le monopole quant à la prestation de services sur le marché du transit. De nombreux prestataires agréés sont également présents à la conquête des offres émises par des opérateurs et importateurs locaux.

3-1) Les Concurrents présents

Les principaux concurrents sont des grandes compagnies de consignation qui font le transit comme BOLLORE AFRICA LOGISTIC, SOMICOA. Ces concurrents partagent très étroitement le marché du transit avec SOCATRAM et côtoient les mêmes clients. Les autres sont donc : TRANSFRET, GETMA SENEGAL, ainsi que toutes les autres sociétés de transit au niveau national.

Chapitre 2 : Présentation du SOCATRAM

Dans ce chapitre, il sera question de traiter l'organisation et les missions de la SOCATRAM pour mieux expliciter notre thématique.

Section 1 : Aperçu historique et juridique

La Société Africaine de Transit et de Manutention (SOCATRAM) est une société anonyme qui a été créée le 10 Août 1990 avec un administrateur délégué M. Oumar SYLLA et deux (02) actionnaires (M. Abass DIOUF et M. Ibrahima NDOYE). En 1998, l'administrateur délégué rachète toutes les actions de la société et les donne à trois (03) de ses enfants.

Le capital de la société qui était de 12 000.000 FCFA à l'ouverture de la société va être revu à la hausse à hauteur de 30 000.000 FCFA en 2002. De 2006 à 2007, l'entreprise va connaître des difficultés à cause des malversations de certains transitaires ce qui va l'emmener à suspendre ces activités. Elle va ouvrir de nouveau ces portes le 07 Avril 2009.Tout cela va avoir des répercussions sur le chiffre d'affaire de l'entreprise.

La maison mère est basée au Sénégal mais il y a aussi des filiales en Guinée Conakry, au Mali, en Côte d'Ivoire, en Mauritanie et des succursales à l'intérieur du Sénégal plus précisément à Vélingara, Ziguinchor.

Section 2 : Les missions de SOCATRAM

Les activités de la Société Africaine de Transit et de Manutention reposent sur le transit et la manutention. Les dossiers traités à l'importation sont plus nombreux que ceux à l'international.

Ils traitent au moins 4 dossiers par jour. La SOCATRAM travaille avec plusieurs sociétés maliennes (ex : SOTELMA, SODELMA, la société Diégui et Frères) et aussi avec des sociétés Sénégalaises telles que AFCO, FINAMARK, TATA, GRIMALDI, GLOBAL SERVICE etc.

Actuellement, les activités de l'entreprise 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 de marchandises que SOCATRAM effectue, en tant que commissionnaire agréé en douane.

Section 3 : Structures organisationnelles de SOCATRAM

Dans le but de mener à bien les tâches qui lui sont confiées, la SOCATRAM a une structure fonctionnelle qui se compose de la manière suivante :

1) Le président-directeur général

Le PDG président-directeur général cumule les fonctions de président du conseil d'administration et de directeur général (DG) au sein de la société. Le P-DG dispose du pouvoir d'engager la société vis-à-vis des tiers dans l'intérêt de la société et dans la limite de l'objet social.

2) La Direction Générale

Elle se charge de signer tout document devant être transmis à l'appréciation du PDG (documents administratifs, comptes bancaires, documents comptables et fiscaux). Elle se charge du suivi comptable et financier, supervise et coordonne l'ensemble des directions et services, s'occupe de la gestion des commandes et des correspondances avec les tiers.

3) La Direction du personnel et juridique

Les missions de cette Direction sont les suivantes :

- Le recrutement du personnel ;
- La gestion de la paie du personnel ;
- Les contentieux ;

4) La Direction financière et comptable

Cette dernière a pour mission de s'occuper :

- Du suivi de la comptabilité ;
- Du contrôle des analyses de comptes ;
- De l'analyse et du suivi des comptes de salariés ;
- Des impôts et charges sociales ;
- Du suivi des débours ;
- Des inventaires physiques ;
- Des arrêtés des comptes en fin d'exercice ;

- La supervision de l'équipe comptable (caissier et comptable).

5) Service transit

Ce service est chargé de plusieurs tâches que nous pouvons segmenter en 3 niveaux.

Au 1er niveau des tâches nous avons :

- L'ouverture du dossier de transit ;
- La signature de l'ordre de transit ;
- L'établissement de la note de détail ;
- Le dépôt des imprimés à la douane ;
- Le suivi des dossiers déposés à la douane.

Le 2ème niveau de tâches consiste à :

- Chercher les bons à enlever au parc pour les formalités d'enlèvement ;
- Chercher la bonne informatique à déposer pour les formalités de GAINDE ;
- Faire des formalités au niveau du transport pour avoir le bon de livraison.

Dans le 3ème niveau des tâches :

Il est question de faire sortir les marchandises après la récupération des bons à enlever et de livraisons.

En dehors du chef de service transit qui coordonne les activités de ce service, il y a des personnes qui interviennent telles que :

L'opératrice de saisie : L'opératrice de saisie est une spécialiste du clavier d'ordinateur. Elle a pour rôle de saisir l'ensemble des informations inscrites sur la note de détail dans le système GAINDE afin de faire sortir l'imprimé de la déclaration en détail.

Les passeurs de pièces : Ce sont eux qui sont chargés d'aller accomplir le circuit douanier auprès de l'administration des douanes.

Les manutentionnaires : Ils sont chargés de remplir les formalités portuaires (enlèvement, paiements des frais de débarquement).

Le coursier : Il procède à l'exécution des différentes courses de l'entreprise comme par exemple, le dépôt des dossiers de déclaration au BD de rattachement de la SOCATRAM.

Chapitre 3 : Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées

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

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

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

L'article 38 du CD[9] prévoit que les marchandises introduites sur le territoire douanier de la communauté doivent être conduites sans délai par la personne qui procède à cette importation, en utilisant le cas échéant la voie déterminée par l'autorité douanière et selon des modalités fixées par cette autorité.

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

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

La procédure de dédouanement se fait en deux (2) grandes phases : Les formalités préalables au dédouanement et le dédouanement proprement dit.

Nous n'aborderons ici que le dédouanement à l'importation avec les deux phases (2) suivantes qui prennent la marchandise depuis son entrée dans le territoire douanier jusqu'à son enlèvement.

- **Les formalités préalables au dédouanement**

[9] Code des Douanes

Les formalités préalables au dédouanement se font en respectant les étapes suivantes : la conduite en douane et la mise en douane.

Section 1 : La conduite en douane

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

Le manifeste nous renseigne sur la nature et le nombre de colis chargés à bord du navire, les numéros et marques de colis, la nature des marchandises contenues dans le colis, l'origine et la provenance des marchandises, l'expédition et le destinataire etc. (manifeste de cargaison). Il y a aussi des manifestes spéciaux qui nous renseignent sur les positions de bord (manifeste de provision de bord) et des bagages appartenant à l'équipage du navire (manifeste de pacotille). Le manifeste doit être déposé dans les 24 heures qui suivent l'arrivée du navire, les dimanches et jour fériés n'étant pas comptés.

Section 2: La mise en douane

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

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

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

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

-Le manifeste général de cargaison il retrace l'état général du chargement du navire ;

-Les manifestes spéciaux ici nous retrouvons le manifeste de provision de bord et le manifeste de pacotille. Le manifeste de provision de bord reprend la liste des denrées alimentaires et du carburant destiné au ravitaillement du navire.

-Le manifeste de pacotille quant à lui reprend la liste des bagages ou effets personnels des membres de l'équipage du navire ;

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

-La charte partie, la charte partie est l'acte constituant le contrat d'affrètement. Elle est donc l'instrument du contrat d'affrètement ;

-Le certificat de nationalité : tout navire doit avoir un acte de nationalité et être répertorié sur l'état de contrôle tenu par l'autorité maritime. Cet acte renferme les informations portant sur le nom, le tonnage, et le port d'attache du navire.

- **Le dédouanement proprement dit des marchandises importées**

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

Section 3 :L'ouverture du dossier

Le dépôt de l'ordre de transit, traduit la situation juridique ou le désir du client de placer sa marchandise à la disposition de son transitaire en douane. L'ordre de transit est un document qui permet au transitaire d'intervenir juridiquement dans le cadre du dédouanement.

L'ouverture du dossier à la SOCATRAM s'effectue par le chef de service transit.

Lorsqu'elle est faite on considère que le client a trouvé un terrain d'entente avec le transitaire pour qu'il puisse commencer à effectuer les démarches. L'ouverture de dossier comprend les mentions suivantes : le numéro de répertoire du dossier ouvert, la date d'ouverture du dossier, le nom du propriétaire des colis, le numéro du connaissement, le port d'embarquement des marchandises, le nombre de colis, la désignation commerciale, le poids brut, le régime déclaré.

A noter le déclarant doit collecter des documents avant l'établissement de la note de détail une fois son client lui présente les premiers documents (la facture commercial, la liste de colisage, le Bill of Lading et le certificat d'origine) les documents à collecter par le déclarant sont : la Déclaration Préalable d'Importation, l'autorisation de change, l'attestation de vérification, la Déclaration d'Importation des Produits Alimentaires pour les produit alimentaire et le Bordereau Suivi de Cargaison.

Section 4 : Etablissement de la note de détail

La note de détail est un document qui comporte l'ensemble des éléments le n° du BL la provenance, le code PPM, le nombre de colis, le poids brut, le régime douanier l'espèce tarifaire, l'origine de la marchandise le poids net la valeur FOB (représente le prix de la marchandise) le FRET (représente le prix du transport) l'assurance réajustement(représente les autres charges) la valeur CAF (représente la valeur en douane) CAF= COUT + ASSURANCE+FRET., Une fois la note de détail établie, il faut procéder à la saisie de la déclaration en détail dans le système GAINDE.

Section 5 : l'établissent de la déclaration en détail

La déclaration en détail est un document douanier établi par le déclarant en douane au niveau du système GAINDE en lui assignant un régime douanier qui indique l'opération commercial que le client envisage de se réaliser.

Déclarer en douane, c'est indiquer au service des douanes tous les éléments d'identification d'une marchandise en vue de faire appliquer toutes les dispositions législatives et supplémentaires relatives au régime choisi par le déclarant.

Lors d'un achat à l'international, le fournisseur envoie au client l'ensemble des catalogues pour qu'il fasse le choix sur les produits qu'il désire acheter. Une fois que le client a eu à choisir les produits qui lui conviennent, il passe sa commande auprès du fournisseur et s'arrange du mode de paiement (à l'avance, après livraison, par crédit documentaire, dès réception etc.). Le fournisseur dès réception de la commande, envoie automatiquement au client une facture pro forma.

Nous pouvons considérer à ce niveau que le processus de dédouanement commence dès que l'acheteur émet son bon de commande car c'est à partir de cette opération que tout commence.

En vertu des dispositions de l'article 69 du code des douanes, toutes les marchandises importées et exportées, 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[10] douanier.

La déclaration en détail est l'acte juridique par lequel le déclarant assigne un régime douanier à des marchandises déterminées (ex : mise à la consommation, entrepôt, exportation etc.). Elle est fondée sur le principe de la déclaration contrôlée car il appartient au déclarant de rédiger sa déclaration et à la douane de contrôler sa conformité.

Cela permet, de fixer sans ambiguïté la responsabilité de l'assujetti et de pouvoir donner des suites contentieuses aux éventuelles irrégularités relevées sur les déclarations. Elle a un caractère obligatoire, scriptural par rapport à la saisie sur GAINDE, itérative car on la renouvelle à chaque nouvelle opération, irrévocable car on ne peut pas changer les termes sauf exception, personnelle car elle engage la responsabilité du signataire.

En principe, la déclaration en détail 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 facilitation. 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.

[10] Un régime douanier est la destination finale du produit.

Avant d'établir la déclaration en détail proprement dite qui est un imprimé informatisé par le système GAINDE, nous établissons d'abord une note de détail manuel dans laquelle nous déterminons : l'espèce tarifaire, l'origine, la provenance, le poids brut, le poids net, la valeur FOB, le fret, l'assurance, la valeur CAF, le nombre de colis, ainsi que la liquidation des droits et taxes de la marchandise. Une fois que la note de détail est dressée, ces informations sont mises dans le système GAINDE avec soin par l'opératrice de saisie qui fera sortir la déclaration en détail.

Après la saisie de la déclaration en détail, le déclarant enregistre et procède au tirage des copies ensuite il procède au circuit électronique qui consiste à scanner tous les documents et l'envoyer à la douane par le biais du système ORBUS.

Et enfin, il procède au circuit physique qui est le passage des documents aux différents bureaux de douane.

- **Les personnes habilitées à déclarer**

Au Sénégal, les importateurs sont tenus de recourir aux services d'un commissionnaire agréé en douane c'est-à-dire les marchandises ne peuvent être déclarées que par les personnes bénéficiaires du titre de commissionnaire agréé en douane. Toute personne qui déclare pour autrui des marchandises sans avoir la qualité de commissionnaire agréé en douane s'exposerait à des sanctions pécuniaires sans préjudice des suites judiciaires éventuelles.

Toutefois, les personnes physiques ou morales bénéficiaires d'un crédit d'enlèvement ou d'une autorisation spéciale peuvent lever des déclarations en détail pour leur propre industrie ou commerce.

- **Les documents à joindre à la déclaration en détail**

- La facture commerciale[11],
- Le document de transport (connaissement[12]),
- Le certificat d'origine[13],

11Est une facture définitive matérialisant l'acte de vente à l'international. À défaut de contrat de vente, elle matérialise l'accord entre l'acheteur et le vendeur.

12Le connaissement est le document matérialisant le contrat de transport maritime conclu entre le chargeur et le transporteur maritime.

- La déclaration préalable d'importation[14],
- L'attestation de vérification[15],

D'autres documents ayant trait à l'importation peuvent être exigés selon la nature des marchandises à déclarer. Il s'agit de tous les documents justificatifs de la situation des marchandises au regard des diverses réglementations auxquelles celles-ci sont assujetties ;par exemple la DIPA (Déclaration d'Importation des Produits Alimentaires) elle est obligatoire. Elle permet aux autorités de contrôler la qualité des produits alimentaires délivrés par la division de la consommation et de la sécurité des consommateurs.

Le **BSC**(bordereau suivi de cargaison) est obligatoire pour les marchandises qui viennent par voie maritime après paiement de 11800FCFA pour un conteneur de 20' et 23600 FCFA pour un conteneur de 40' délivré par le cosec (conseil sénégalais des chargeurs). Le Bordereau de suivi des Cargaisons couvre les besoins statistiques, d'identification, de contrôle des coûts de transport, de sûreté et de traçabilité du commerce et du trafic des marchandises à destination des pays de l'Afrique de l'Ouest et du centre principalement.

- les documents ayant trait à l'importation nous avons également l'application de la PVI (Programme de Vérification des Importations)

- **Le programme de vérification des importations**

Instauré au Sénégal depuis 1991, le Programme de Vérification des Importations (PVI) consiste fondamentalement en l'inspection, avant embarquement, des marchandises à destination du Sénégal.

Le système est bâti autour de la Déclaration Préalable d'Importation (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.

13Estun document signé par la chambre de commerce du pays d'origine et qui prouve au pays importateur l'origine des marchandises achetées.

14La DPI est un formulaire délivré par le bureau des douanes et sert au dédouanement de marchandises. La déclaration préalable d'importation est exigée pour toute marchandise exonérée ou pas dont la valeur FOB est supérieure ou égale à un million de F CFA.

15 C'est un document qui témoigne, au vu de certains critères réglementaire, que la marchandise déclarée est assujettie à la procédure de vérification préalable.

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[16], LCL[17]etc.), quelle qu'en soit la valeur.

Cependant, en vue de concilier les soucis de sécurité et de facilitation des échanges commerciaux, un nouveau système informatisé de gestion du risque (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 Attestation de Vérification (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.

- **Déclaration Préalable d'Importation**

La déclaration préalable d'importation (DPI) est un formulaire délivré par le bureau des douanes et sert au dédouanement de marchandises. La déclaration préalable d'importation est

[16]Full container load pour un conteneur chargé en une fois au départ et destiné entièrement au même client.

[17]Less than container load Conteneur chargé de plusieurs lots de fournisseurs différents pour différents destinataires.

exigée pour toute marchandise exonérée ou pas dont la valeur FOB est supérieure ou égale à un million de Francs CFA. Ce formulaire de déclaration préalable d'importation en douane est ouvert par l'importateur pour confirmer son intention d'importer des marchandises, quand elles dépassent une valeur d'un million de Francs CFA. IL est soumis au COTECNA[18] (Conseil Technique Appliqué) avec la documentation complémentaire à l'ordre d'inspection. C'est un document obligatoire sauf pour les marchandises qui en sont exemptées et qui font l'objet d'une liste exhaustive.

-Et l'attestation de vérification (**AV**).

Sous- section 1: Quand est ce que l'AV est nécessaire ?

L'attestation de vérification (AV) est nécessaire lorsque la déclaration préalable d'importation (DPI) est soumise à une inspection.

L'attestation de vérification est demandée dans deux (2) cas suivants :

- Lorsque la marchandise est venue en vrac et si sa valeur FOB est supérieur ou égale à 3 000 000 FCFA ;

- Quand la marchandise vient en conteneur (CTN) spécialisé il nécessite aussi une AV sans pour autant tenir compte de la valeur FOB. Néanmoins, il est à noter que les marchandises qui viennent en vrac sont exonérées d'AV les marchandises telles que le fer et les vieux journaux car ils ne sont pas soumis à une inspection avant embarcation.

Sous- section 2: le système GAINDE

La Gestion Automatisée des Informations Douanières et des Echanges (GAINDE) est une plateforme stratégique des douanes du Sénégal, axée sur la gestion du dédouanement des marchandises et des biens. GAINDE intégral apporte des améliorations considérables dans le traitement des procédures de dédouanement en passant du papier à la dématérialisation ou le traitement électronique.

Le système GAINDE a été mis en place dans le but d'avoir un système de communication informatisé fluide pour l'usager, offrir à l'utilisateur une disponibilité du système en permanence, disposer d'un système d'utilisation facile et nécessitant de faibles coûts de

[18](Conseil Technique Appliqué) l'un des leaders mondiaux dans le développement de solutions permettant aux gouvernements de lutter contre la fraude, d'améliorer la sécurité nationale et de faciliter les échanges commerciaux licites aux frontières.

maintenance, pouvoir gérer tout en garantissant un niveau de confidentialité requis .Ce système fonctionne sur la base d'une interconnexion entre les différents acteurs du processus de dédouanement .De plus il sert à l'établissement de la déclaration en détail, l'Echange des Données Informatisées (EDI), la gestion des magasins et aires de dédouanement , la prise en compte du type de conteneur, la simplification des modalités d'exécution des procédures de

En résumé, 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 (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 Echanges de Données Informatisées (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 routage électroniques des documents à joindre à la déclaration.

<u>Sous- section 3</u> : Le système ORBUS

Le Système ORBUS 2000 est 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 la quasi suppression de l'utilisation du papier.

Il a été mis en exploitation le 21 Janvier 2004 et lancé officiellement le 12 Mai 2004 par le Ministre Délégué auprès du Ministre de l'Economie et des Finances chargé du budget.

Il met en relation le transitaire, la COTECNA, les banques de même que les industries et crée ainsi un espace virtuel dans lequel ces différents acteurs du dédouanement peuvent procéder à des échanges d'informations très rapidement dans la transparence. Il prend en charge les requêtes et assure le suivi des dossiers à la place des transitaires.

Il s'occupe d'établir la DPI, l'AV, l'attestation d'importation, l'autorisation de change, l'engagement de change et compte avec le temps élargir son champ d'activité. Une fois connecté à ORBUS l'entreprise de transit a la possibilité d'avoir tous ces documents sans pour autant se déplacer. Il suffit juste de rentrer les différentes données dans le formulaire d'initialisation à l'import.

Section 6 : Le circuit douanier

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

1) Les différents bureaux de douane (circuit douanier)

1-1) Bureau de recevabilité :

A la recevabilité, on effectue un contrôle de fond du dossier. Il est question de vérifier si tous les éléments exigés sont bien fournis. Quand tous les documents sont complets, le chef de la recevabilité appose un cachet comportant la lettre R qui signifie recevable sur le dossier et est aussitôt envoyé au bureau de section. Toutes les déclarations ne remplissant pas les conditions requises vont être rejetées et seront acceptées lorsqu'elles seront corrigées ou complétées.

Après les déclarations sont enregistrées sur un registre suivant un régime douanier de la marchandise à dédouaner.

1-2) Bureau de section :

Il vérifie le dossier, regarde si le déclarant a utilisé les imprimés réglementaires et que le délai imparti de dépôt est respecté. Après, il signe et envoie le dossier au bureau de visite.

1-3) Bureau de visite :

C'est le chef de tous les vérificateurs. Son rôle est de coordonner la vérification. Il envoie les vérificateurs contrôler les marchandises qu'il juge douteuses et même celles qui ne le sont pas. Il est chargé de la cotation. Il vérifie le nom de l'inspecteur de visite désigné sur le dossier, et s'il est apte à le traiter, au cas contraire il change la cotation. Il peut aussi décider du type de circuit que doit faire ce dossier.

1-4) Bureau de distribution :

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

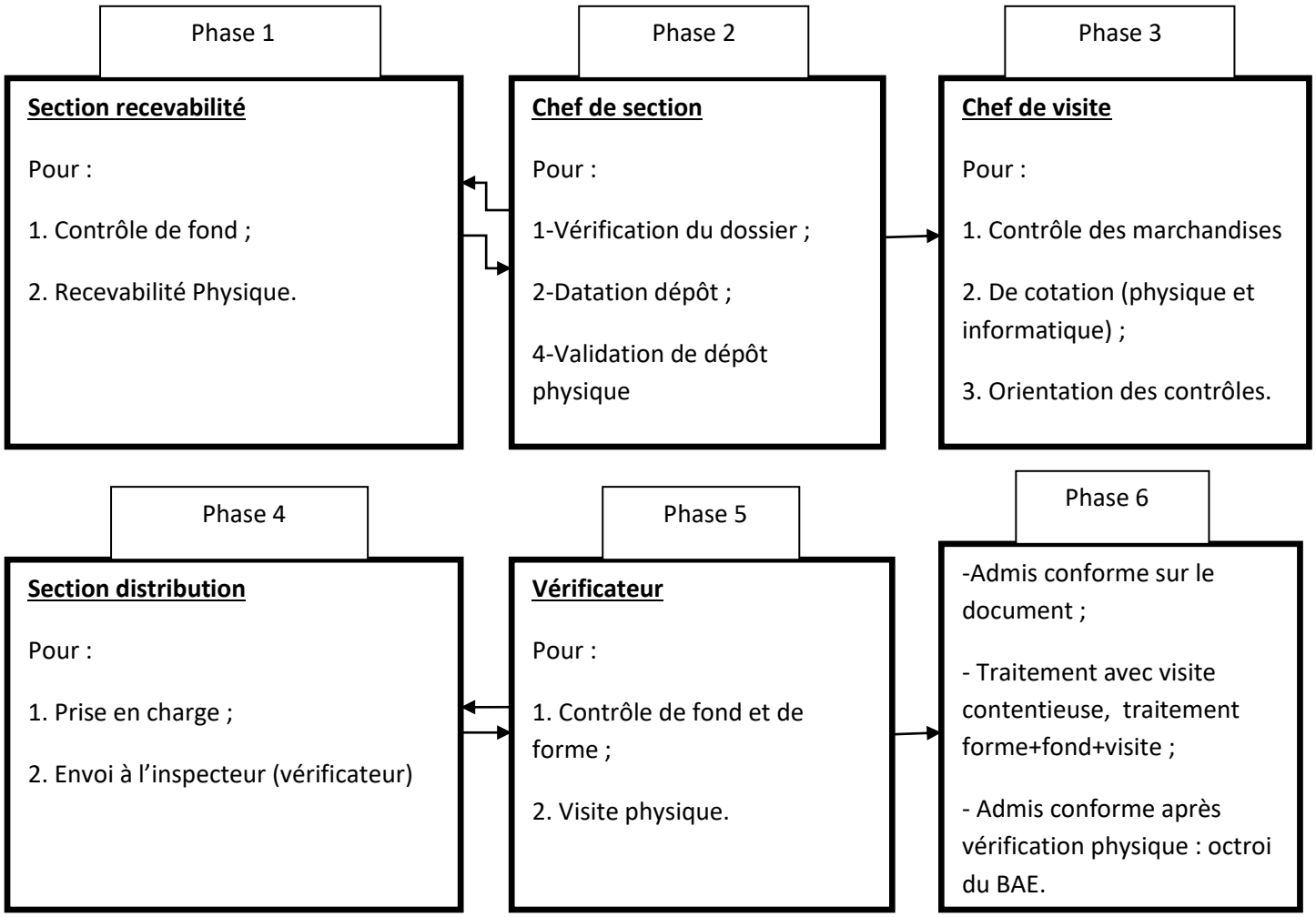
1-5) Bureau de vérification : L'inspecteur traitant ou vérificateur

Son rôle est de vérifier les quantités, le poids, si la liquidation des droits et taxes est conforme. S'il voit que tous les documents sont exacts, il délivre le Bon A Enlever. Dans le cas où il a des doutes, il peut faire la visite à quai pour vérifier si l'espèce et les quantités mentionnées sont bonnes ou pas. Dans la mesure où il juge que les marchandises sont fragiles, le déclarant peut demander une visite à domicile. S'il n'y a pas d'anomalie, l'inspecteur délivre le BAE.

1-6) Le bureau du chef de section et des écritures :

Son rôle est de contrôler tout ce qui est écriture. Il regarde tous les détails des documents et s'il trouve une anomalie, le dossier est aussitôt rejeté. S'il y a des rectifications par exemple sur le poids de la marchandise ou des erreurs sur les articles, il peut avoir une amende pour rectification. Lorsque le dossier est rejeté, le chef de section fera part des motifs du rejet. Dans le cas où le dossier est admis, il passe à la visite.

Figure 1 : Schéma du circuit douanier



Observations :

1. Légende : les flèches cherchent à montrer le sens du circuit d'information ou de documents;

2. Le chef des sections sélectionne les déclarations soumises à un calcul élevé du risque de fraude (SIAR) Système Informatisé d'Analyse du Risque ;

3. Les déclarations doivent après traitement, être envoyées au Service chargé des contrôles après dédouanement.

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

Section 7 : Nomenclature et liquidation des droits et taxes

La nomenclature des droits et taxes :

Sous- section 1 : Les droits de porte

Les droits de porte sont constitués exclusivement par les droits de douane (DD) et la redevance statistique(RS). A l'importation les droits de douane sont fonction de la catégorie de la marchandise et ils frappent les produits selon leur origine et leur provenance. Il a un but essentiellement protecteur. Ses taux sont :

- **Tableau**

Catégorie (bande)	Intitulé	Description Taux (DD)	
0	Biens sociaux essentiels	Produits destinés à la santé (médicaments, moustiquaires imprégnées), produits culturels et certaines céréales (mil, sorgho, maïs), etc.	(DD0)0%
1	Produits de première nécessité, matières premières de base, biens d'équipement, intrants spécifiques	Biens entrant dans la fabrication d'autres biens pour faciliter la production des produits finis (engrais, matériel agricole)	(DD1)5%
2	Intrants et produits intermédiaires	Produits un peu plus élaborés que les produits de la deuxième bande, mais n'étant pas fabriqués en quantité suffisante dans la région et non susceptibles d'y être fabriqués à court terme	(DD2)10%
3	Biens de consommation	Produits finis ayant atteint le stade ultime de transformation	(DD3)20%

	finale		
4	Biens spécifiques pour le développement économique	Produits sensibles en raison de leur caractère stratégique pour le développement de la région (critères : vulnérabilité du produit, intégration régionale, promotion du secteur et fort potentiel de production)	(DD4)35%

-Et la redevance statistique(RS): Taux unique de 1%.

La Redevance statistique est perçue sur tous les produits importés des pays tiers et mis à la consommation, y compris ceux exonérés du droit de douane, à l'exception des biens importés au titre des franchises diplomatiques et de ceux acquis dans le cadre de financements accordés par des partenaires étrangers sous réserve d'une clause exonératoire expresse.

Sous- section 2 : Les taxes intérieures

La taxe sur la valeur ajoutée à l'importation **(TVA),** taux unique **18%**.

Applicable aux produits importés et mis à la consommation.

- La base de taxation est constituée par la valeur en douane majorée des droits et taxes liquidés par la Douane, à l'exclusion de la TVA elle-même.
- C'est donc la Valeur en douane majorée des droits de douane, de la Redevance statistique et des taxes intérieures éventuelles et des surtaxes.

  - Les exonérations de TVA portent sur :

- Les poissons, viandes et abats, plantes, légumes, fruits, céréales, etc.
- Les médicaments et produits pharmaceutiques ;
- Les matériels et équipements médicaux ;
- Les engrais, semences, les livres,
- Certaines substances chimiques, etc.

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

La neutralité fiscale, par rapport aux produits nationaux, est ainsi respectée avec la taxation des produits importés mis à la consommation sur le territoire Sénégalais. Taux unique de 18%.

Sous- section 3 :La taxe d'égalisation (TE)

Elle frappe toute mise à la consommation effectuée par une personne physique commerçante, qu'elle soit bénéficiaire ou non d'un numéro d'identification aux taxes intérieures (NITI).

Les autres taxes intérieures (ou taxes sur la consommation)

Elles sont perçues sur les produits suivants : l'alcool, liquides alcoolisés, boissons gazeuses, café, thé, corps gras alimentaires, tabacs et noix de cola.

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

Sous- section 4: Les prélèvements (ou taxes parafiscales)

- Le prélèvement du conseil sénégalais des chargeurs (COSEC)

Il est perçu sur toutes les marchandises importées par voie maritime au taux unique de 0,4%.

- La taxe parafiscale sur le tissu (TPF)

Elle frappe tous les tissus importés au Sénégal, à l'exception des écrus, taux unique de 1%.

- Le prélèvement du fond pastoral (PFP)

Ce prélèvement est effectué sur toute mise à la consommation de viande. Taux applicables :

A. 100F /KN pour les importations de viande de bovins, d'ovins et de volaille.

B. 50F /KN pour les importations de viande de porcins.

- Prélèvement communautaire de solidarité (PCS)

Le PCS frappe les marchandises importées des pays tiers à l'UEMOA et mises à la consommation. Taux unique de 0,8%.

- Le prélèvement communautaire CEDEAO (PCC)

Le PCC est applicable aux marchandises importées dans la communauté en provenance des pays tiers et mise à la consommation. Il a un taux unique de 0,5 %.

Tableau : Récapitulatif des prélèvements (ou taxes parafiscales)

Taxes	Nature de la Taxe	Déductions et exemptions	Taux
Conseil Sénégalais des Chargeurs (COSEC)	Il est applicable aux marchandises importées par voie maritime.	Certaines marchandises en sont exonérées, comme par exemple : -les dons et aides destinés à l'Etat ; -les médicaments, -les produits importés par les services de la santé et destinés à la lutte contre les grandes endémies ; -les produits et matériels spécifiques à la lutte antiacridienne.	Le taux est fixé à **0.4%**
Taxe Parafiscale sur les tissus (TPF)	Elle est applicable aux tissus non écrus		Son taux est de **1 %**
Prélèvement Fonds pastoral (PFP)	Il est applicable à certains animaux et à leurs produits.		**-100 F/KN** pour les viandes de bovin, d'ovin et de volailles ; **-50 F/KN** pour la viande de porcin.
Prélèvement Communautaire Solidarité (PCS)	Il s'applique aux marchandises importées des pays tiers et mises à la consommation. Sont **exclus** de ce prélèvement : les produits originaires de	Sont exonérés **exonérées** du PCS : -les aides, dons et subventions destinés à l'Etat ou aux œuvres de bienfaisance ; -les marchandises en transit ; -les biens acquis dans le	Le taux est fixé à **0,8%**

	l'Union ; les produits fabriqués ou obtenus dans un Etat membre et ne remplissant pas les conditions d'origine de l'UEMOA ; les produits originaires des pays tiers et nationalisés par leur mise à la consommation dans un Etat membre et réexportés dans un autre Etat membre.	cadre de financements accordés par des partenaires étrangers sous réserve d'une clause expresse exonératoire de tout prélèvement fiscal ou parafiscal ; -les produits pétroliers ; -les biens bénéficiant de franchises diplomatiques ; -les marchandises déclarées pour l'entrepôt de stockage ;-les marchandises originaires d'un Etat membre et de retour en l'état ; -es marchandises ayant déjà acquitté le PCS sous un régime antérieur ;	
Prélèvement Communautaire CEDEAO (PCC)	Il s'applique aux marchandises importées des pays tiers et mises à la consommation. Sont exclus du PCC :les produits originaires de la CEDEAO ; les produits fabriqués ou obtenus dans un Etat membre de la CEDEAO et ne remplissant pas les conditions d'origine de la CEDEAO ; les produits originaires des pays tiers et nationalisés par leur mise à la consommation dans un Etat membre et réexportés dans un autre Etat membre.	Les cas d'exonération du PCC sont les mêmes que celles relatives au PCS, à l'exception des produits pétroliers. Toutefois, le Sénégal ne soumet pas pour le moment les produits pétroliers au PCC.	Le taux est de **0.5%**

Sous- section 5: Mécanisme de protection

- **La Taxe Conjoncturelle à l'Importation**

La taxe TCI est destinée à amortir les effets des variations erratiques des prix internationaux de certains produits sur la production communautaire et à contrecarrer les pratiques déloyales.

Elle s'applique à un produit donné lorsque son prix CAF frontière communautaire est inférieur au prix de déclenchement. Prix fixé par la Commission de l'UEMOA et ajusté, en principe, tous les six (06) mois.

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

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

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

Sous- section 6 : La liquidation des droits et taxes

Liquider une taxe consiste à calculer le montant des droits et taxes dus par le déclarant. La liquidation s'effectue à partir des taxes qui doivent être payées selon la position tarifaire de la marchandise. La base taxable lors de la liquidation est la valeur CAF (Coût, Assurance, Fret : les importations sont recensées d'après leur valeur en douane sur la base des factures CAF au prix du produit lui-même, sont ajoutés les frais de transport et d'assurance nécessaires à son acheminement sur le territoire). C'est donc à partir de cette valeur que l'on procède au calcul.

Sous- section 7 : Détermination de la valeur en douane

La valeur en douane est constituée par :

La valeur coût et fret (C &F) valeur FOB + Fret

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

La valeur CAF (valeur FOB+assurance + fret)

Si l'importateur est titulaire d'une carte d'importateur – exportateur ou si l'importateur n'est pas titulaire d'une carte importatrice – exportateur mais assure ses marchandises.

Sous- section 8: Les taxes exigibles lors de la liquidation

Droits et taxes exigibles dans tous les cas :

1. (DD) les Droits de Douane frappent les produits selon leur origine et leur provenance.

2. (TVA) la Taxe sur la Valeur Ajoutée sont notamment assujettis à la tva les producteurs, les prestataires de services et les importateurs.

3. RS (03) la Redevance Statistique est applicable à tous les produits importés des pays tiers et mis à la consommation.

Droits et taxes exigibles dans certains cas :

I. (TPF) taxe parafiscale sur le tissu

II. (COSEC) perçoit sur toutes les marchandises importées par voie maritime

III. (PCS) elle frappe les marchandises importées des pays tiers à l'UEMOA et mises à la consommation.

IV. (PCC) est applicable aux marchandises importées dans la communauté en provenance des pays tiers et mise à la consommation.

V. (TCI) elle est destinée à amortir les effets des variations erratiques des prix internationaux de certains produits sur la production communautaire et à contrecarrer les pratiques déloyales.

VI. (PFP) Il est applicable à certains animaux et à leurs produits.

VII. (TE) Elle frappe toute mise à la consommation effectuée par une personne physique commerçante.

- **Quelques formules usuelles pour la liquidation des droits et taxes**

Tableau : nous allons présenter les formules usuelles pour la liquidation des droits et taxes sous forme de tableau.

Valeur FOB = EX Works + Frais de Mise en FOB
Assurance maritime = Valeur FOB X 0.2%
Valeur CAF = Valeur FOB + Fret + Assurance
$\text{Poids de chaque article} = \frac{\text{Poids total}}{\text{Fret total}} \times \text{Fret de chaque article}$
TVA = (DD + RS + Valeur CAF) X 18%

Remarques : Les articles qui ont le même fret ont également le même poids.

Section 8: La procédure d'enlèvement

Une fois les droits et taxes payés, le vérificateur délivre le bon à enlever qui permet au propriétaire de disposer de sa marchandise. Aucun enlèvement ne peut être effectué sans paiement des droits et taxes, d'une consignation ou, dans certains cas du dépôt d'une garantie suffisante. Pour enlever la marchandise, le transitaire cherche une compagnie de transport ou il s'adresse au service transport de sa compagnie de consignation. A ce niveau il présente une copie de connaissement plus les frais de transport et la compagnie de transport ou service de transport de la compagnie lui délivre une facture de transport.

Ensuite il présente la facture de transport, l'original du connaissement plus les frais de magasinage ou de la surestarie (délai de dépassement du magasinage) s'il y a lieu.

Nb : délai de franchise pour le magasinage c'est dix (10) jours pour les conteneurs secs et deux (2) jours pour les conteneurs frigorifiques.

Après paiement, la compagnie lui délivre le BAD (bon à délivrer).

Le transitaire se présente au niveau de service portuaire pour le visa PAD et le taxe port(service portuaire) puis il paie la taxe supplémentaire commercial au niveau de la brigade commerciale des douanes du port après paiement le transitaire dépose le dossier au bureau du chef de brigade et se dernier appose son cachet visa, vu GAINDE, escorte ou dispense et enfin

le transitaire passe au niveau de Dubaï port Word pour la paiement de frais de débarquement et le service Dubaï lui délivre un document appelé PREGATE.

Le transitaire présente le PREGATE à son transporteur et ce dernier doit transporter le conteneur jusqu'au lieu de destination finale.

- **La facturation du CAD à l'importation**

Après avoir procédé au dédouanement de la marchandise, l'entreprise établit une facture définitive dans laquelle sera mentionnée la totalité de la somme due par le client à l'entreprise.

La facture commence par une rubrique ''concerne''. Il faut veiller à ce qu'elle soit correctement remplie. Elle comporte des informations essentielles : les références, le nombre de colis, le poids, marques et numéro, nature des marchandises, valeur, mode de transport et date d'arrivée qui permet de contrôler les délais. Elle est ensuite composée des rubriques avec les '' colonnes taxables'' et ''non taxables '' de la TVA : Les sommes acquittées à l'administration des douanes comprennent les droits de douane, la TVA et d'autres taxes parafiscales.

Les frais de commissionnaires en douane comprennent :

1) La commission d'intervention : elle se négocie librement entre le client et le commissionnaire ;

2) Le crédit d'enlèvement : il s'agit d'une caution mise en place par un organisme du système bancaire au profit du commissionnaire en douane.

Cette caution présente un intérêt :

-Pour la douane qui est garantie du paiement des droits et taxes ;

-Pour l'importateur qui peut procéder à l'enlèvement des marchandises dédouanées, la liquidation douanière n'étant pas encore payée ;

-Pour le commissionnaire en douane qui bénéficie d'un délai de paiement de 10 jours des droits et taxes dus sur l'ensemble de la clientèle.

3) L'avance des fonds : cette avance couvre le risque financier du commissionnaire en douane qui avance les sommes importantes (droits et taxes diverses) pour le compte de ses clients ;

4) Les frais de dossier : ils sont généralement négociés librement et englobent les postes de frais : déclaration, décharge, documents de travail en heures extralégales, taxe fixe, téléphone, correspondance, télex, commission de transit, traitement informatique du dédouanement ;

5) Les autres frais de transit regroupés : ils correspondent aux extras frais engagés mais qui ne sont pas prévus dans le contrat (exemple : emballage renforcé), les autres rubriques (le fret, passage portuaire, camionnage, livraison, assurance et gestion).

Les commissions d'intervention et les frais annexes des dossiers traités représentent des marges faibles par rapport à l'importance du travail fourni.

TROISIEME PARTIE :

CADRES PRATIQUE

ET ANALYTIQUE

Chapitre 1 : Présentation, analyse des résultats et vérification des hypothèses

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

Section 1 : Présentation et analyse des résultats

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

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

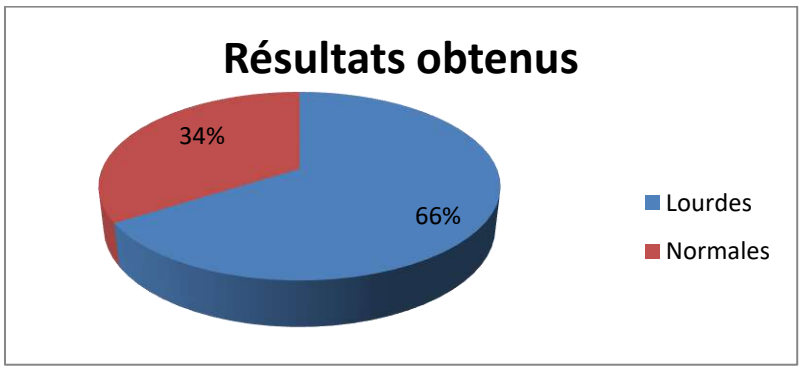
1- La lourdeur de la procédure de dédouanement

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

Tableau :

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

Représentation graphique :



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

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

2- Le système de dédouanement informatisé GAINDE

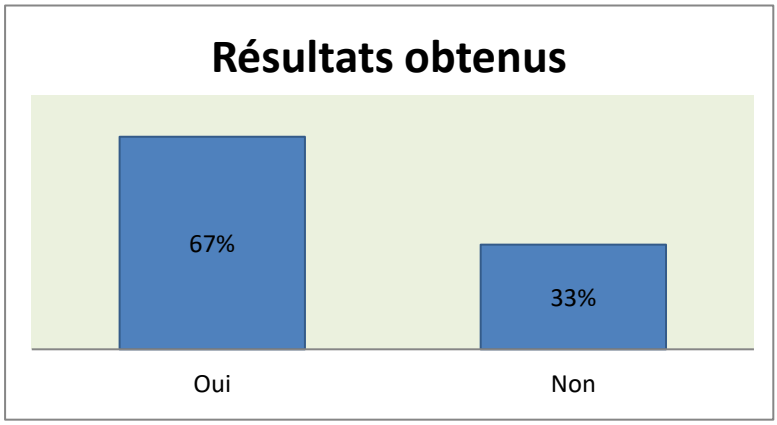
A la deuxième question de savoir, fallait-il informatiser le système de dédouanement ?

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

Tableau :

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

Représentation graphique :



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

Analyse : Les 67% des interrogés insistent sur le fait que le système GAINDE est un bon outil de travail car avant toutes les déclarations se faisaient manuellement alors qu'aujourd'hui avec le GAINDE il y a gain de temps. Les 33% critiquent le fait qu'il y a trop de défaillances techniques et qu'on devrait revoir tout le système. Globalement l'informatisation douanière est bien appréciée par l'essentiel des acteurs du commerce international.

3- Qu'est-ce qu'il faudrait revoir pour rendre le système GAINDE plus performant ?

Lorsqu'on interroge les quatre (04) agents sur ce qu'il faudrait faire pour accroitre la performance du système, les réponses données sont les suivantes :

Tableau :

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
Revoir son fonctionnement	03	75%
Maintien du système	01	25%
Total	04	100%

Commentaire des résultats : Trois (03) des quatre (04) agents soit un pourcentage de (75%) trouvent que le système douanier informatisé doit être revu dans son fonctionnement.

Analyse : Une (01) personne qui est favorable au maintien du système considère qu'on peut améliorer ses fonctions mais le plus important c'est la formation des usagers. Beaucoup de soi-disant transitaires n'ont pas de niveau pour utiliser l'outil informatique, ils sont en déphasage avec les TIC (Technologies de l'Information et de la Communication) d'où la nécessité d'organiser des séminaires de formation à leur endroit. Le système GAINDE n'a aucun problème majeur.

4- La lenteur de la procédure de dédouanement

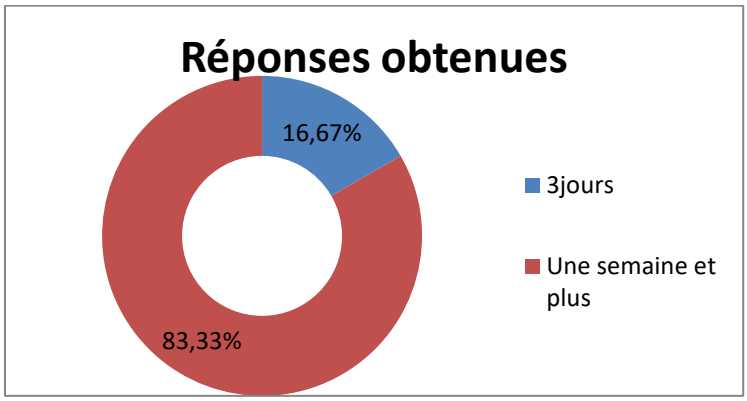
A la question de savoir en combien de temps peut-on effectuer toute la procédure de dédouanement ?

Les réponses sont les suivantes :

Tableau :

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
3 jours	02	16,67%
Une semaine et plus	10	83,33%
Total	**12**	**100%**

Représentation graphique :



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

Analyse : Les dix (10) agents soit un pourcentage de (83,33%) trouvent que la procédure est lente à cause du circuit douanier qui met du temps avec par exemple les visites qui se font pour la plupart du temps tardivement par les agents de douane. Les deux (02) ayant répondu ‘’Courtes ‘’soit 16,67% pour eux la procédure de dédouanement se fait dans les temps car ils pensent qu’aujourd’hui les procédures de dédouanement ont été simplifiées avec les outils comme GAINDE et ORBUS et elle se fait plus rapidement qu’avant.

5- Appréciation du travail des agents de douane

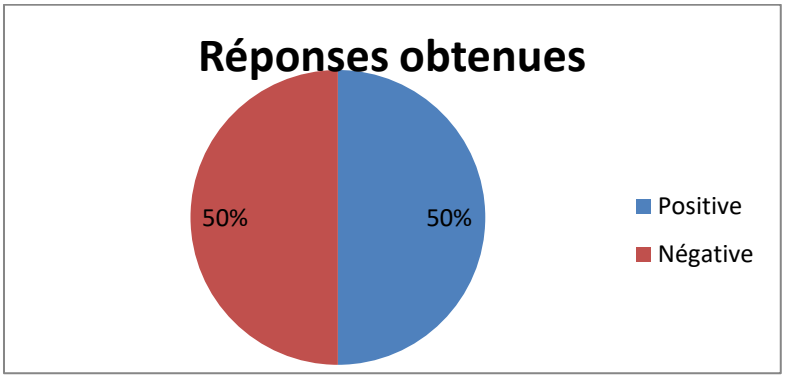
A la question de savoir : quelle appréciation faites-vous sur le travail des agents de la douane ?

Les réponses sont les suivantes :

Tableau :

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

Représentation graphique :



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

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

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

6- Les coûts des droits et taxes

A la question de savoir : comment trouvez-vous le coût de dédouanement ?

Les réponses sont les suivantes :

Tableau :

Réponses obtenues	Nombre de réponses	Pourcentage
Elevé	12	100%
Modéré	0	0%
Bas	0	0%
Total	12	100%

Commentaire des résultats : Douze (12) qui ont répondu soit (100%) trouvent que les droits et taxes coûtent chers. Comparés aux autres pays de la sous-région tels que la Côte d'ivoire et le Mali.

Analyse : les 12 personnes interrogées maintiennent que les droits et taxes coûtent chers comparés aux autres pays de la sous-région tels que la Côte d'ivoire et le Mali. La douane devrait-elle revoir les coûts des droits et taxes ? le coût des formalités douanières est prohibitif ; ce qui a un impact négatif sur la compétitivité. Le consommateur sénégalais ne peut pas profiter de la baisse des coûts mondiaux des produits à cause du coût du dédouanement. En dépit de l'existence du TEC de la CEDEAO, subsistent certaines pratiques qui alourdissent le coût de dédouanement.

7- Les coûts des droits et taxes devraient être revus à la baisse

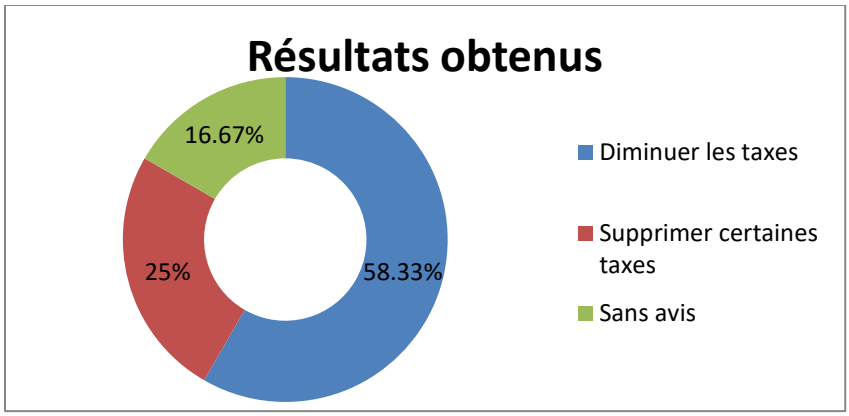
A la question de savoir s'il faut supprimer ou revoir à la baisse certains droits et taxes ?

Les réponses sont consignées dans le tableau ci-après :

Tableau :

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

Représentation graphique :



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

Analyse : Les 58,33% interrogés soutiennent que les tarifs des droits et taxes doivent être revus à la baisse car les importateurs se plaignent de la cherté de ces tarifs. Ils sont également conscients que le Sénégal devra le faire en concertation avec les autres partenaires de l'UEMOA. 25% par contre pensent que bien que ces tarifs sont chers, on doit les laisser mais en supprimant certaines taxes car pour un pays comme le Sénégal dont les recettes douanières contribuent fortement à l'économie, le fait de baisser tous les tarifs pourrait avoir un impact sur l'économie du pays. Au coût élevé du dédouanement s'ajoute le phénomène de sous-traitance qui impacte négativement sur l'activité professionnelle du CAD.

8- Le phénomène de la sous-traitance

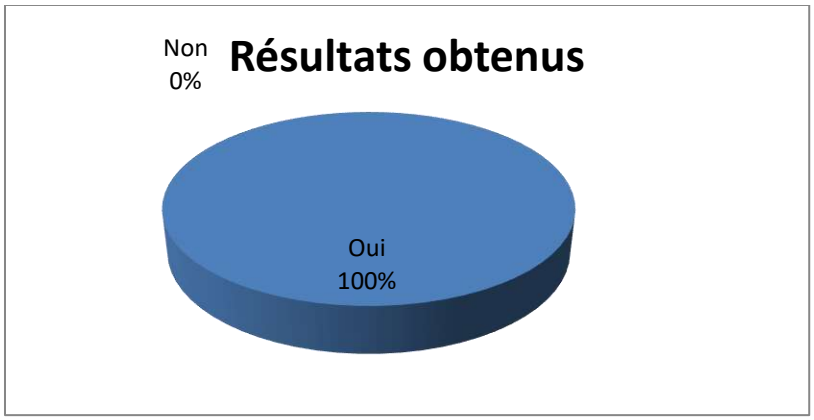
A la question de savoir pensez-vous que le phénomène de la sous-traitance soit une bonne chose ?

Les réponses sont les suivantes :

Tableau :

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

Représentation graphique :



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

Analyse: La sous-traitance n'est pas appréciée par l'ensemble des transitaires. Pour eux, c'est un phénomène qu'on devrait combattre car ils trouvent déloyale le fait qu'ils ont du mal à obtenir leur agrément alors que d'autres qui n'ont pas pour autant les compétences requises pour exercer cette profession en bénéficient. En vendant leur cachet, ils prennent de grands risques car ils voient leur responsabilité engagée en cas de litige avec l'administration des douanes. Ces transitaires déplorent également le fait que plusieurs disposent d'autorisations personnelles pour dédouaner par soi-même ce qui va réduire le marché du transit. Les sous-traitants ne sont pas des CAD, tout comme il convient de distinguer le CAD des autres transitaires.

Section 2 : la distinction entre le Commissionnaire Agréé en Douane et les autres auxiliaires de transport

Ici il s'agit pour nous de démontrer cette distinction qui existe entre le Commissionnaire Agréé en Douane et les autres auxiliaires. Le CAD se distingue des autres auxiliaires de transport par ses activités et ses responsabilités. Il n'a pas les mêmes activités ni les mêmes responsabilités que les autres auxiliaires. Pour le commun des mortels, le déclarant en douane est un agent chargé de préparer, rédiger et de présenter la déclaration en détail en vue de l'enlèvement des marchandises en douane alors que pour l'administration des douanes c'est le commissionnaire en douane agréé qui est considéré comme déclarant car il effectue les opérations ou les formalités douanières et est la personne au nom de laquelle la déclaration en détail est faite et qui de ce fait est responsable des omissions et autres irrégularités relevées

dans cette déclaration. Il n'a pas la même fonction que les autres auxiliaires comme le

Commissionnaire de transport qui est un intermédiaire de commerce, il organise le transport

des marchandises, et le transitaire mandataire.

La responsabilité du transitaire peut être enclenchée concernant une faute professionnelle qui lui est directement imputable. C'est ainsi que l'article 396 du code de la douane dispose que ''le commissionnaire en douane est responsable des opérations opérées par ses soins''.

Il arrive souvent que dans l'exercice de leur fonction, la SOCATRAM voit sa responsabilité surgir ce qui constitue une faiblesse pour l'entreprise. Et il doit répondre vis-à-vis de ses clients pour les problèmes suivants :

-préjudice subi par eux compte tenu de l'inobservation de la réglementation douanière ;

-déclarations inexactes entraînant la perception des droits à un tarif supérieur à celui légalement applicable ;

-erreurs commises au moment de l'établissement de la déclaration en douane. C'est ainsi que l'acte uniforme de l'OHADA stipule dans son article 175 que le transitaire est responsable envers son commettant de toute erreur dans la réglementation ou l'application des tarifs de

douane ainsi que de tout préjudice pouvant résulter du retard dans le délai des opérations, le paiement des droits et taxes ou amendes. Nous tenons à ajouter en tant que mandataire, il n'a de lien de droit qu'avec celui qui a «établit le contrat ». Sa responsabilité est engagée sur un fondement délictuel. Pour le transitaire, c'est la prescription de droit commun de 10 ans qui s'applique.

Section 3 : Vérification des hypothèses

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

Hypothèses	Rappels	Observations
L'hypothèse 1 H (1)	L'administration douanière veille scrupuleusement au respect des règles de procédures et ne manque pas d'infliger des sanctions chaque fois qu'il y'a manquement ; Le respect de la réglementation douanière rend la procédure de dédouanement lourde ;	L'examen de résultat issu de notre questionnaire montre que plus de la moitié des agents interrogés soit (66%) trouvent que la procédure de dédouanement est lourde le nombre de documents exigés lors du dédouanement sous peine d'irrecevabilité est très élevé. Concernant cette hypothèse nous pouvons constater qu'elle a été confirmée par notre analyse.
L'hypothèse 2 H (2)	Le respect des délais de livraison impartis par les clients permet d'être mieux perçu dans la prestation fournie. Il passe par une maitrise de la procédure de façon à éviter les pertes de temps. La mise en place d'un bon système de dédouanement, rapide et efficace, permettant à l'entreprise de disposer rapidement de ses produits sans avoir à payer des frais de magasinages et de surestaries.	Cette hypothèse a été infirmée par notre analyse. En effet, l'examen de résultat issu de notre questionnaire montre que la majorité des agents interrogés soit un pourcentage de (83,33%) trouvent que la procédure est lente à cause du circuit douanier certes, cette procédure a été simplifiée avec les outils comme GAINDE et ORBUS elle reste néanmoins lente. H (2) infirmée

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

Chapitre 2 : Diagnostic interne et externe

Dans le présent chapitre nous allons présenter l'analyse SWOT, et les recommandations.

Section 1: Analyse SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats)

Il est nécessaire d'effectuer une analyse SWOT (Forces, Faiblesses, Opportunités, Menaces). Et, une fois les données analysées, une synthèse ou un feed-back sera fait afin d'apporter des recommandations.

Cependant, SOCATRAM doit s'appuyer sur ses forces et/ou chercher à corriger ses faiblesses pour saisir les opportunités du marché et faire face aux menaces. Chaque entreprise évolue dans un environnement qui est susceptible d'influencer positivement ou de perturber ses activités. Dans l'analyse de l'environnement de l'entreprise plusieurs critères sont à prendre en compte afin de cerner les forces et faiblesses. C'est dans cette perspective que nous nous proposons d'analyser les forces et les faiblesses de la SOCATRAM.

La matrice SWOT : de façon synthétique nous allons présenter la matrice SWOT sous forme de tableau.

➢ **Forces** • La position géographique et stratégique de SOCATRAM ; • L'ancienneté et l'expertise des agents de SOCATRAM dans le domaine du transit; • La célérité des opérations de dédouanement ; • Les tarifs proposés par SOCATRAM respectent les prix en vigueur. ➢ **Menaces** • L'environnement concurrentiel n'est pas favorable ; • L'évolution technologique ; • L'absence de certification ISO (International, Organization for Standardization c'est-à-dire, Organisation internationale de normalisation) ; • Le développement du secteur informel.	**Faiblesses** • Les taxes douanières sont excessivement élevées comparée à celles d'autres pays de la sous-région ; • Les problèmes de logistique des compagnies consignataires • Le personnel vieillissant ; • Manque de formation pour le renforcement des capacités. ➢ **Opportunités** • La stabilité politique du Sénégal ; • SOCATRAM a accès à la commande publique ; • La situation géographique du PAD. • Développement du pôle économique Diamnadio.

- **Forces**

-La zone dans laquelle SOCATRAM se situe est un atout considérable. Elle est située dans la zone industrielle, ce qui la met en contact direct avec plusieurs sociétés d'Import/Export qui peuvent être des clients potentiels pour l'entreprise ;

- Les agents de SOCATRAM sont qualifiés et ils ont une connaissance des procédures et une bonne maitrise de leur profession. L'entreprise a des agents qui ont une certaine ancienneté dans le domaine du transit ce qui leur donne une certaine maîtrise de la profession ;

- Le Directeur est très proche de Ses employés. L'une des choses qui nous a marqué au cours de notre stage c'est que tous les matins, il venait saluer toute son équipe. Les agents de la

SOCATRAM évoluent dans un climat de famille et les supérieurs hiérarchiques ne mettent aucune pression aux travailleurs.

- Les opérations de dédouanement sont faites dans un temps record car le dédouanement d'un véhicule peut prendre au plus 3 jours et celui d'un conteneur peut prendre une semaine au plus (en cas de non panne du système GAINDE) ;

Durant notre stage, nous avons constaté que la SOCATRAM obéit à certaines obligations du transitaire telles que :

- L'exécution fidèle des instructions qui consistent au devoir d'accomplir fidèlement les différentes clauses contractuelles établies avec son mandant. C'est une bonne chose car tout transitaire se doit de se conformer aux instructions reçues sans excéder les limites de son mandant. Ceux qui ne se conforment pas aux instructions précises de leur mandant et qui par leur négligence causent préjudice à leur mandant commettent une faute engageant leur responsabilité ;

- Le devoir de conseil : Pour toutes les opérations relevant de ses compétences, le transitaire comme tout professionnel est tenu d'un devoir de conseil et d'information envers son mandant. Il doit avoir la capacité d'informer correctement son client afin de le décharger de tous soucis vus qu'en raison de sa spécialisation il est censé de bien maitriser son domaine. C'est dans ce cadre que s'inscrit la SOCATRAM car lorsqu'un client se présente, le chef de transit l'informe de manière détaillée sur l'ensemble des procédures à suivre bien avant de signer l'ordre de transit ;

- Rendre compte à son client, la SOCATRAM répond à l'obligation de rendre compte à son client qui consiste à mettre au courant son mandant autrement dit lui faire un compte rendu c'est-à-dire l'informer dans la mesure du possible de façon permanente de l'exécution des tâches qu'il effectue. Cette obligation est bénéfique en ce sens que dans le cas où l'exécution des instructions reçues s'avère impossible, le mandant pourra lui donner d'autres instructions qui pourront lui permettre de faciliter sa tâche. Durant notre séjour au sein de la structure, nous avons constaté que les agents sont en contact permanent avec leur client, ce qui montre qu'ils remplissent convenablement cette obligation ;

- Conformément aux prescriptions du décret n°85-863, tout commissionnaire en douane doit conserver dans chaque localité où son agrément est valable, les correspondances et autres

documents relatifs aux opérations en douane pendant au moins 3 ans à compter de la date d'enregistrement des déclarations en douane correspondantes. Ces répertoires sont côtés et paraphés par le Président du tribunal départemental. La SOCATRAM obéit à ce décret, car tous les documents relatifs aux opérations en douane sont conservés au sein de la structure comme la loi le recommande. C'est ainsi que dans le cas d'un contentieux, les documents sont immédiatement exploités afin de départager les parties. SOCATRAM disposent d'un bon service d'archivage.

- Conformément aux dispositions de l'Acte Uniforme de l'OHADA sur le droit commercial, le commissionnaire agréé en douane est tenu d'acquitter pour le compte de son client, le montant des droits et taxes ou amendes liquidées par le service des douanes. C'est ce que fait la SOCATRAM lors du dédouanement des marchandises, le crédit d'enlèvement dont il dispose lui permet de livrer la marchandise et de facturer ensuite le client.

- L'obligation d'établir les prix en conformité avec la législation des prix. A la SOCATRAM, les tarifs qu'on propose sont en parfaite harmonie avec les tarifs fixés suivant les conditions prévues par la législation des prix.

- **Faiblesses**

Durant notre stage nous avons eu à faire ressortir les faiblesses suivantes :

- La lenteur dans le circuit de dédouanement : ici nous avons remarqué quelques dysfonctionnements dans la façon de travailler des agents de douane. Il y a des lenteurs administratives. Prenons pour exemple le cas des visites qui sont faites pour la plupart du temps en retard, ce qui élargit encore plus la durée du circuit alors que l'entreprise de transit s'est déjà engagée auprès de ses clients à livrer à une date bien précise qu'elle sera obligée de changer ce qui n'est pas une bonne chose pour la réputation de la société ;

- La sous-traitance : Ici il s'agit des transitaires ambulants qui accrochent les clients au port en leur offrant des faibles prix. Ils ont tendance à prendre une grande partie de la clientèle et commencent à devenir des concurrents sérieux pour les entreprises car ils deviennent de plus en plus nombreux de jour en jour. Ces ambulants ne disposent d'aucun agrément leur permettant d'exercer la profession de CAD ;

- Les taxes douanières sont excessivement élevées comparé à celles de la côte d'Ivoire et du Mali ce qui entraîne une démotivation chez les importateurs car ils ont maintenant tendance à diminuer leurs importations et ceci se répercute sur la clientèle des sociétés de transit ;

- Le prix élevé du magasinage des marchandises qui dépassent les délais prévus ce qui constituent une charge pour l'entreprise car elle est obligée de débourser des sommes colossales pour pouvoir s'acquitter de ces frais ;

- Les problèmes de logistique des compagnies consignataires constituent aussi un ralentissement du processus car ces compagnies sont souvent confrontées à un problème de manque de véhicules pour la livraison des marchandises ; ce qui entraine généralement un retard mettant l'entreprise de transit en conflit avec son client qui veut être en possession de sa marchandise dans les plus brefs délais ;

- Une grande partie de la clientèle n'arrive pas à s'acquitter convenablement de leurs dettes dans les délais fixés lors de leurs négociations. Le plus souvent ils paient leur dû en retard ce qui constitue un handicap pour la société qui voit sa caisse se vider ce qui fait qu'elle n'est plus capable de procéder à plusieurs autres opérations et est assujettie à attendre que le règlement effectif de ses créances lui soit fait. Il y a donc décalage entre les débours du CAD et les paiements ou encaissements des clients ;

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

- Concernant le volet des retards, des absences répétitives sans justification ont des répercutions dans la productivité de l'entreprise. Nous avons remarqué que les employés viennent à l'heure qui leur convient ce qui montre qu'il y a un laisser aller dans l'établissement ;

- La SOCATRAM bien que faisant partie des plus anciennes entreprises de transit du Sénégal n'est pas assez connu comparée à d'autres entreprises qui viennent d'ouvrir et qui ont su s'implanter en se faisant une renommée en un laps de temps. A travers cela nous pouvons dire qu'il y a un manque de stratégie marketing au sein de la structure ;

-Nous avons remarqué que les employés n'ont qu'une connaissance superficielle des textes qui régissent leur domaine d'activité alors qu'ils devraient les maitriser pour bien accomplir leur travail car ce manquement pourrait mettre la société en danger en cas de litige ;

- Les employés ont peur de s'adresser à leur employeur pour exposer leurs préoccupations et cachent leur mécontentement sur certains faits qui se passent dans l'entreprise. Ce climat met à mal les relations dans l'entreprise, ce qui n'est pas propice pour le développement de la société ;

- Certains employés qui travaillaient avant dans la structure quittent maintenant l'entreprises pour leur propre compte ou pour d'autres entreprises concurrentes ce qui fait qu'en partant, ils ont pris une grande partie du portefeuille relationnel de la SOCATRAM de ce fait l'entreprise a perdu une grande partie de sa clientèle ;

- L'absence d'un règlement intérieur au sein de l'entreprise constitue un grand handicap dans le fonctionnement de l'entreprise car toute entreprise qui veut prospérer, doit fonctionner selon des règles bien établies. C'est ce qui explique le fait que chaque employé travaille comme il veut. C'est pourquoi il y a là un fort taux d'absentéisme et des retards fréquents ;

- Les transitaires rencontrent des difficultés avec le nouveau GAINDE 2010. Ils se plaignent de sa lenteur car selon eux ce système ralentit le travail, c'est pourquoi ils préfèrent continuer à utiliser le GAINDE Classique ;

- Il est nécessaire pour le transitaire d'avoir une importante surface financière mais seules les grandes entreprises (filiales) rattachées aux holdings sont capables d'offrir une vaste gamme de services. Cet aspect entrave parfois au développement de la profession pour les petites entreprises de transit nationales telles que la SOCATRAM qui rencontrent des problèmes financiers pour asseoir leur entreprise.

- **<u>Menaces</u>**

-Les concurrents de SOCATRAM ne cessent de s'accroitre et de se performer à sa hauteur ou en proposant même mieux. L'environnement n'est pas réglementé contre la concurrence en ce sens que cela laisse le droit aux acteurs de diminuer les prix autant que possible ce qui justifie le monopole de certaines entreprises dans le secteur ;

- L'évolution technologique sans cesse en mutation pousse certaines entreprises à disparaitre si elles ne se mettent pas au diapason. La SOCATRAM devrait s'inscrire dans cette optique en se dotant d'un matériel informatique qui réponde à la nouvelle donne.

- La course aux certifications : les entreprises doivent être certifiées afin de rendre leurs services plus crédibles face à la clientèle car de nos jours on accorde un peu plus d'importance aux entreprises certifiées. La SOCATRAM ne possède pas de certification ce qui constitue une menace. Elle doit chercher à se faire certifier afin de répondre aux normes internationales pour donner une certaine fiabilité aux services

- **Opportunités**

-Le Sénégal est un pays africain ayant une stabilité politique. Auparavant, c'était le port d'Abidjan qui était le port le plus prisé mais depuis la crise ivoirienne le PAD accueille en son sein le plus de navires qu'avant ce qui donne beaucoup de travail aux entreprises de transit dans le dédouanement des marchandises étant donné que la SOCATRAM fait partie de ces entreprises, elle a l'avantage de bénéficier de cette situation ;

- La SOCATRAM a l'avantage de postuler aux appels d'offres nationaux et internationaux que propose l'Etat ;

- La SOCATRAM est située dans la zone industrielle, ce qui la met en contact direct avec plusieurs sociétés d'import / export qui peuvent être des clients potentiels pour l'entreprise. - Le pôle économique de Diamnadio va booster à terme les activités avec la construction des centres commerciaux et l'AIBD.

Section 2 : Suggestions et recommandations

Dans l'espoir de vouloir remédier aux difficultés de cette entreprise, nous nous proposons d'apporter les solutions suivantes.

1-) A l' endroit de l'entreprise

- Améliorer l'image et de mieux faire connaître l'entreprise, il serait souhaitable d'adopter une politique de communication pour faire en sorte que l'entreprise soit mieux connue du public ;

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

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

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

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

-embaucher plus de déclarants en douane pour le traitement rapide des dossiers soumis ;

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

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

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

-définir un plan de carrière pour chaque travailleur ;

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

- On devrait donner la possibilité aux employés de pouvoir mieux exprimer leurs préoccupations. Pour ce fait, la création d'un syndicat ou la nomination d'un porte-parole des employés serait souhaitable pour que la communication soit effective dans la société ;

- Lors de l'établissement des déclarations, il faudrait que les agents soient un peu plus vigilants pour éviter au maximum les erreurs dues au manque d'inattention ;

2-) A l' endroit de la douane

- L'administration des douanes doit essayer d'apporter quelques réductions aux taxes qu'ils perçoivent pour qu'il y ait plus d'entrée de marchandises car plusieurs importateurs sont freinés par les coûts qu'occasionnent le dédouanement de marchandises ;

- Il serait souhaitable de revoir le problème de la sous-traitance en interdisant aux personnes qui sont dans l'informel d'exercer la profession de transitaire afin qu'ils puissent se mettre dans les règles pour pouvoir exercer. La douane ne devait avoir comme interlocutoire que les Agréés en Douane ;

- L'administration des douanes devrait mettre en place un organisme qui va s'occuper de la corruption dans l'enceinte portuaire afin que les pratiques de pot de vin puissent prendre fin ;

- La douane devrait renforcer son personnel car avec le volume considérable d'importations que le Port Autonome de Dakar enregistre chaque année, il serait souhaitable qu'il ait assez d'agents de douane pour rendre le circuit de dédouanement un peu plus rapide ;

- Il faudrait qu'on améliore le système informatique GAINDE car jusqu'à ce jour plusieurs transitaires se plaignent de celui-ci et aussi qu'on puisse organiser des séminaires et ateliers fréquemment, qui permettrait d'avoir une bonne maitrise de ce système pour une bonne harmonisation des bonnes pratiques.

3) A l'endroit de l'Etat

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

-Démocratiser l'outil informatique. L'Etat peut demander à ses organes comme ARTP ou l'ADIE d'appuyer les CAD à se doter de l'outil informatique ;

-Faire pression sur la douane qu'elle joue davantage son rôle de facilitateur d'aide aux entreprises, elle doit privilégier l'Information, l'Education et la Formation plutôt que la répression ;

-L'essentiel des infractions commises par le CAD relèvent de la méconnaissance des textes ou de la loi douanières.

CONCLUSION

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

Dans cette étude, nous nous sommes attachés à découvrir les multiples facettes de la profession du commissionnaire agréé en douane et de l'appliquer à travers la société SOCATRAM. Nous avons pu aussi analyser le rôle du Commissionnaire Agréé en Douane dans la procédure du dédouanement des marchandises importées. Pour les importateurs et exportateurs, il n'est toujours pas facile de se tenir constamment au courant des diverses procédures administratives et juridiques régissant les opérations en douane alors que les transitaires sont techniquement habiletés et qualifiés pour se substituer à eux.

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

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

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

Cependant, Il faut par ailleurs souligner que SOCATRAM voit sa responsabilité engagée lorsqu'elle commet une faute personnelle prouvée dans l'accomplissement de son mandant. Cette faute peut résider dans la violation des obligations générales qui sont mises à sa charge,

c'est pourquoi il est demandé d'avoir une parfaite maîtrise des codes et textes qui régissent la profession afin de se défendre en cas de litige.

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

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

Nous sommes loin d'avoir tout dit sur le rôle et les responsabilités du CAD. Notre difficulté dans ce travail a été de cerner l'ampleur du sujet car il est vaste et chaque aspect qu'il touche mérite un développement approfondi.

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

BIBLIOGRAPHIE ET WEBOGRAPHIE

- **Ouvrage:**

Jacques PONS *'Transport et logistique maillon déterminant de la Supplychain''.* **Jacques GUILLAUME** *''Les transports maritimes dans la mondialisation''. Editeur :* L'Harmattan (12 février 2008).

Denis CHEVALIER et François DUPHIL *''Le transport : gérer les opérations de transport de marchandises à l'international''*. Editeur : Foucher, Nouvelle édition (09 Février 2005) *;*

Jean baptiste DIOUF. Dans ses ouvrages intitulés *''DOUANES ET ECHANGES'' et – ''GUIDE DES PROCEDURES DE DEDOUANEMENT'',*

BRUNAT, M.P. *Lamy transport tome2.Paris, édité par la société Lamy SA ,1987 :1202*.

G. LEGRAND et H. MARTINI, *Management des opérations de commerce international. Importer- Exporter*. Dunod, Paris, 2005. 597 pages ;

G. BAGLIN, O. BRUEL, A. GARREAU, M. GREIF et al… *Management industriel et logistique. Concevoir et piloter la Supplychain*. Economica, Paris, 5ème édition, 2007.746 pages ;

J. P. BOUQUIN et M. FAMCHON, *Importer. Importation. Commerce international. Douane.* Dalloz, Paris, 2006. 360 pages ;

J. PAVEAU, F. DUPHIL, A. BARELIER, J. DUBOUIN et al… *Exporter*. Foucher, Vanves, 2005. 655 pages ;

P. BRUNAT, *Lamy* Transport, *commission de transport, mer, air, fer, commerce extérieur* tome 2, Paris, 1998. 1127 pages ;

B. MERCADAL et RODIERE, *Droit des transports terrestres et aériens.* Dalloz, Paris, 4ème édition, 1990. 475 pages

Sites web :

https://www.douanes.sn/fr/node/85 ;

http://www.logistiqueconseil.org/transit.htm ;

http:// www.word reference.com;

http:// www.logistiks.over-blog.com/page. Les principaux acteurs du contentieux douanier le 22 avril

http:// www.droit-afrique.com. Règlement statut des commissionnaires ;

http:// www.larousse.fr. Dictionnaire français.

Table des matières

INTRODUCTION 1

Chapitre 1 : Cadre théorique 5

Section 1 : la problématique 5

Section 2 : les objectifs de recherche 6

Sous-section 1 : l'objectif général 6

Sous- section 2 : les objectifs spécifiques 7

Section 3 : Justification de l'étude 7

Section4 : Les hypothèses de recherche 8

Section 5 : Revue critique de la littérature 9

Section 6 : Clarification des concepts et professions assimilées au CAD 11

Chapitre 2 : Cadre méthodologique 17

Section 1 : Le champ de l'étude 17

Sous-section 1 : Champ élargi 17

Sous-section 2 : Délimitation du champ 17

Section 2 : Les méthodes d'investigation 18

Sous-section 1 : Recherche documentaire 18

Sous-section 2 : Recherche internet 18

Sous-section 3 : Entretiens avec des professionnels 18

Sous-section 4 : Enquêtes par questionnaire 18

Section 3 : Constitution de l'échantillon 19

Section 4 : Difficultés rencontrées 20

Chapitre1 : Analyse de l'environnement de SOCATRAM 22

Section 1 : Macro environnement 22

1) L'environnement géographique 22

2) L'environnement économique 22

3) L'environnement juridique 24

4) L'environnement technologique 26

Section 2 : Microenvironnement 27

Chapitre 2 : Présentation du SOCATRAM 29

Section 1 : Aperçu historique et juridique 29

Section 2 : Les missions de SOCATRAM 29

Section 3 : Structures organisationnelles de SOCATRAM 30

Chapitre 3 : Etude de la procédure de dédouanement des marchandises importées 32
Section 1 : La conduite en douane 33
Section 2: La mise en douane 33
Section 3 :L'ouverture du dossier 35
Section 4 : Etablissement de la note de détail 35
Section 5 : l'établissent de la déclaration en détail 35
Sous- section 1: Quand est ce que l'AV est nécessaire ? 40
Sous- section 2: le système GAINDE 40
Sous- section 3 : Le système ORBUS 41
Section 6 : Le circuit douanier 42
Section 7 : Nomenclature et liquidation des droits et taxes 45
Sous- section 1 : Les droits de porte 45
Sous- section 2 : Les taxes intérieures 46
Sous- section 3 :La taxe d'égalisation (TE) 47
Sous- section 4: Les prélèvements (ou taxes parafiscales) 47
Sous- section 5: Mécanisme de protection 50
Sous- section 6 : La liquidation des droits et taxes 50
Sous- section 7 : Détermination de la valeur en douane 50
Sous- section 8: Les taxes exigibles lors de la liquidation 51
Section 8: La procédure d'enlèvement 52
Chapitre 1 : Présentation, analyse des résultats et vérification des hypothèses 56
Section 1 : Présentation et analyse des résultats 56
Section 2 : la distinction entre le Commissionnaire Agréé en Douane et les autres auxiliaires de transport 63
Section 3 : Vérification des hypothèses 64
Chapitre 2 : Diagnostic interne et externe 66
Section 1: Analyse SWOT 66
Section 2 : Suggestions et recommandations 72
CONCLUSION 76
BIBLIOGRAPHIE ET WEBOGRAPHIE 78