

SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
REMERCIEMENTS	4
AVANT PROPOS	5
LISTE DES ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES	6
INTRODUCTION GÉNÉRALE	10
PARTIE I: Les opérations de transit de l'entreprise Transit Aérien et Maritime de Mahajanga (TRAM Mahajanga).....	12
Chapitre I : La présentation et l'organisation de l'entreprise	14
Chapitre II : Le transitaire et ses obligations.....	21
Chapitre III : Les documents relatifs aux opérations de transit.....	43
PARTIE II : L'application du Trade Net au dédouanement des marchandises importées, cas des véhicules dédouanés par le Transit Aérien et Maritime de Mahajanga (TRAM Mahajanga).....	53
Chapitre I : Étude de l'existant.....	55
Chapitre II : La dédouanement d'un véhicule automobile	81
Chapitre III : L'analyse globale de la situation	95
CONCLUSION GÉNÉRALE	104
BIBLIOGRAPHIE	105
ANNEXES	109
LISTE DES TABLEAUX	123
LISTE DES SCHÉMAS.....	123
LISTE DES GRAPHIQUES	123
TABLE DES MATIÈRES	124

REMERCIEMENTS

Le présent mémoire est le fruit de la collaboration de plusieurs personnes, à qui nous adressons nos vifs et sincères remerciements, en particulier à :

☛ Monsieur Seth Arsène RATOVOSON, notre encadreur enseignant, qui a apporté son immense aide pour la réalisation de ce mémoire.

☛ Monsieur Jaona RAVELOMANANTSOA, notre encadreur professionnel, qui était toujours resté disponible à notre égard, malgré sa lourde responsabilité au sein de la société TRAM Mahajanga.

☛ Madame Mickaëla RAKOTOARIVELO la Gérante, Monsieur José Narlysh RAFIDIARISON Directeur de l'agence à Antananarivo, Madame Fanantenana Josée RAHANTAMALALA l'attachée de direction de la société TRAM Mahajanga, qui nous ont permis d'effectuer notre stage auprès de leur société.

☛ Tous les enseignants de l'Université de Toamasina, notamment ceux de la Faculté de Droit, des Sciences Économiques et de Gestion, qui nous ont formé et fourni des connaissances si précieuses, durant notre cursus universitaires.

☛ Nos parents, Monsieur Jean RANDRIANAMBINY et Madame Colette RABAO, et à toute notre famille qui nous ont soutenu moralement, matériellement, financièrement durant nos études, et dans la réalisation du présent mémoire.

☛ Tout le membre du personnel du Transit Aérien et Maritime à Madagascar.

☛ Tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce présent mémoire.

MERCI !

Newton Georges RANDRIANAMBININA

AVANT PROPOS

Après avoir terminé les quatre (4) années d'études à la Faculté de Droit, des Sciences Économiques et de Gestion de l'Université de Toamasina, les étudiants doivent présenter un travail de mémoire pour valider le cursus académique du second cycle. Ainsi, effectuer un stage au sein d'une entreprise est nécessaire pour compléter cette formation et l'adapter au monde du travail.

Nous avons effectué notre stage pratique à la société Transit Aérien et Maritime de Mahajanga (TRAM Mahajanga), du *01 Février* au *30 Avril 2010*. C'est une entreprise qui effectue les tâches de transit pour le dédouanement des marchandises, tant à l'import qu'à l'export, par voie maritime ou aérienne.

La Faculté de Droit, des Sciences Économiques et de Gestion de l'Université de Toamasina estime que ce stage est un atout majeur pour les étudiants, dans l'acquisition de certaines expériences concernant la réalité du monde d'activité dans le milieu professionnel.

LISTE DES ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES

3P	: Partenariat Public Privé
ADD	: Attestation De Dédouanement
AGOA	: African Growth and Opportunity Act
APDT	: Avis de Paiement des Droits et Taxes
ATPSM	: Association Transitaire Professionnelle de la Société de Madagascar
BAE	: Bon À Embarquer
BCB	: Bureau Central de Brigade
BE	: Bon à Enlèvement ou Embarquement
BIANCO	: Bureau Indépendant Anti-corruption
B/L	: Bill of Lading ou Connaissance
BMS	: Brigade Mobile de Surveillance
BP	: Bulletin de Paie
BSC	: Bordereau de Suivi des Cargaisons
BSI	: Brigade Spéciale d'intervention
CAF	: Coût Assurance Fret
CC	: Chambre de Commerce
CCI	: Chambre de Commerce International
CFR	: Cost Fond Freight
CPT	: Carriage Paid To
CIF	: Cost, Insurance and Freight
CIN	: Carte d'Identité Nationale
CIP	: Carriage and Insurance Paid to
CIVIO	: Contrôle d'Identification de Véhicules Importés d'Occasion
CNUCED	: Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
COMAMA	: Compagnie de Manutention de Mahajanga
DAU	: Document Administratif Unique
DAF	: Delivred At Frontier
DDU	: Delivred Duty Unpaid
DDP	: Delivred Duty Paid

DES	: Delivred Ex Ship
DEQ	: Delivred Ex Quay
DGD	: Direction Générale des Douanes
DTI	: Droits et Taxes à l'Importation
DVI	: Division des Valeurs à l'Importation
EXW	: Ex Work
FAP	: Franco Avaries Particulières
FAS	: Free Along Side Ship
FCA	: Free Carrier
FOB	: Free On Board
FFOM	: Forces Faiblesses Opportunités et Menaces
FMI	: Fond Monétaire International
FOB	: Franco à Bord ou Free On Board
GPCAD	: Groupement Professionnel pour Commissionnaire Agrée en Douane
ISPS	: Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires
INCOTERMS	: INternational Commercial TERMS
LTA	: Lettre de Transport Aérien
MAC	: Mise À la Consommation
MAP	: Madagascar Action Plan
MEFB	: Ministère de l'Economie, des Finances et du Budget
MFB	: Ministère des Finances et du Budget
NIF	: Numéro d'Indentification Fiscale
OMI	: Organisation Maritime Internationale
ONG	: Organisation Non Gouvernementale
OT	: Ordre de Transit
PG	: Prestation GasyNet
PME	: Petites et Moyennes Entreprises
PVD	: Pays en Voie de Développement
RI	: Rapport d'Inspection
RC	: Registre du Commerce
SA	: Société Anonyme
SARL	: Société à Responsabilité Limitée
SEMS	: Société d'Entreprise Multiservices

SG	: Secrétariat Général
SGS	: Société Générale de Surveillance
SWOT	: Strength Weakness Opportunities Threats
SYDONIA	: SYstème DOuaNIer Automatisé
TAC	: Terminal À Conteneur
TNR	: Transit National Routier
TP	: Terre Plein
TRAM	: Transit Aérien et Maritime
UBDD	: Unité Banalisée De Dédouanement
UNCTD	: United Nations Conference on Trade & Development
VP	: Voiture Particulière

Introduction

INTRODUCTION GÉNÉRALE

De nos jours, on parle partout du phénomène de mondialisation. Elle désigne l'expansion et l'harmonisation des liens d'interdépendance entre les nations, les activités humaines et les systèmes politiques à l'échelle du monde. Ce phénomène touche les personnes dans la plupart des domaines, avec des effets et une temporalité propres à chacun. Elle évoque aussi les transferts et les échanges internationaux de biens, de main d'œuvre et de connaissances. En plus, elle favorise plusieurs nations à réaliser librement des échanges commerciaux, de technologie, de compétence et la libre circulation des marchandises.

Ce terme spécifique à l'environnement humain est souvent utilisé aujourd'hui pour désigner la mondialisation économique, et les changements induits par la diffusion mondiale des informations, sous forme numérique, c'est-à-dire l'internet.

De ce fait, à partir du milieu des années 50, l'économie mondiale s'est accrue, grâce à la libéralisation des échanges internationaux. Elle a été favorisée par la réduction des droits de douanes et autres obstacles non tarifaires au commerce international. Cette période fut celle de l'internationalisation de l'économie.

Actuellement, plusieurs pays dans le monde utilisent ce système de liberté d'échange, Madagascar y participe aussi. Grâce à l'évolution de la technologie, les échanges commerciaux se font via réseau internet, d'où on parle du Trade Net. C'est un logiciel offert par la CNUCED ou Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement, qui a été mis en place par le biais du Sydonia++, et entre en vigueur avec le support et traitement informatisés.

Ce Trade Net facilite et assure la sécurisation des marchandises au moment de leur embarquement, jusqu'à leur débarquement, de Madagascar vers les pays étrangers ou inversement. C'est-à-dire de l'importation à l'exportation. Son efficacité porte sur la rapidité et l'accélération des opérations au moment du règlement et de la préparation des dossiers, sans qu'on se déplace ; ils peuvent les traiter, même à partir de leur bureau respectif. Il a été surtout créé pour empêcher de nombreux vols, fraudes et les transactions illicites existant au sein du port, qui ont causé, auparavant, de graves pertes économiques pour l'Etat.

L'implantation de ce nouveau système arrivera t-elle à résoudre définitivement la corruption au sein des ports de Madagascar ? Et est-elle vraiment fiable pour le dédouanement à l'import ?

Pour répondre aux questions posées ci-dessus et pour montrer la situation de la douane à Madagascar, nous avons intitulé notre thème : « La mise en œuvre du Trade Net au dédouanement de marchandises importées » cas des véhicules dédouanés par le Transit Aérien et Maritime de Mahajanga (TRAM Mahajanga).

Parmi les sociétés existant à Mahajanga, nous avons choisi la société TRAM-Madagascar pour effectuer notre stage, nos recherches, et pour approfondir nos connaissances personnelles, car nous sommes persuadés qu'elle est parmi les meilleures dans ce domaine, et en plus elle dispose d'une équipe compétente.

Durant ce stage du *1^{er} Février* au *30 Avril 2010*, nous avons effectué des recherches au niveau de la douane, et mené des enquêtes auprès de diverses sociétés transitaires. Nous avons assisté à des dédouanements des marchandises à l'import et à l'export.

Ce stage nous a permis d'avoir des acquis théoriques en matière d'étude sur le système de transit, de logistiques internationales, des acquis humains en matière de relations interpersonnelles et d'acquis techniques constitués par les méthodologies d'approche pendant les collectes des données et des informations auprès des personnes concernées et dans les centres de documentation externes.

Pour bien mener ce travail, nous avons divisé notre thème en deux (2) grandes parties à savoir :

- ☛ Première partie : Les opérations de transit de l'entreprise Transit Aérien et Maritime de Mahajanga (TRAM Mahajanga),

- ☛ Deuxième partie : L'application du Trade Net au dédouanement des marchandises importées ; cas des véhicules dédouanés par le Transit Aérien et Maritime de Mahajanga (TRAM Mahajanga).

Partie I :

**Les opérations de transit de l'entreprise
Transit Aérien et Maritime de Mahajanga
(TRAM Mahajanga)**

Cette partie est consacrée à la présentation générale de la société Transit Aérien et Maritime de Madagascar (TRAM-Madagascar) et de ses activités principales, surtout celle de l'agence de Mahajanga.

Ce qui nous conduit à développer, dans le premier chapitre, la présentation et l'organisation de l'entreprise, dans le second chapitre, nous parlons des transitaires et leurs obligations, et dans le dernier chapitre, nous montrons les documents relatifs aux opérations de transit.

CHAPITRE I : LA PRÉSENTATION ET L'ORGANISATION DE L'ENTREPRISE

Connaître l'entourage de la société où nous avons effectué notre stage pratique est vraiment utile pour comprendre le choix de notre thème. Pour cela, nous allons voir son historique, son organisation interne et externe, et ses ressources.

SECTION I : HISTORIQUE

La société Transit Aérien et Maritime de Madagascar ou TRAM-Madagascar a été créée à Mahajanga, après avoir obtenu l'agrément du commissionnaire auprès du Ministère des Finances et Budget, au mois d'octobre de l'année 2006, avec un capital social de Dix millions d'Ariary (Ar 10.000.000).

La société ne dispose en ce moment que de trois (3) agences sises : à Mahajanga, à Toamasina et à Antananarivo, mais elle a un projet d'extension dans d'autres régions.

Son siège social se trouve à Antananarivo sous l'adresse : 129 Bis, route circulaire Antsakaviro.

Et pour son agence à Toamasina, on peut la trouver au 3, rue Maréchal de l'attre de Tassigny.

L'agence de Mahajanga se trouve au 11, avenue de la république.

§ 1 La présentation juridique :

La société TRAM-Madagascar est une Société À Responsabilité Limitée (SARL), portant les numéros :

- d'Agrément : 131 CAD du 2006 ;
- d'Identification Fiscal (NIF) : 22441813 ;
- Statistique : 10712 ; et,
- du Registre de Commerce (RC) : 2006D00816.

Elle est membre du GPCAD ou Groupement Professionnel des Commissionnaires Agréés en Douane.

§ 2 Les activités principales de l'entreprise :

La société TRAM-Madagascar est une entreprise commerciale. Elle ne vend pas de marchandises, mais exerce une activité de « **prestation de service** » et effectue le rôle d'un transitaire à l'import et à l'export, que se soit par voies maritime ou aérienne. Elle s'occupe de l'expédition de marchandises, d'un pays à un autre. Pour cela, elle est en relation avec les douaniers et les usagers portuaires.

En général, elle assure les opérations de dédouanement des marchandises. Elle est mandatée par les clients pour l'accomplissement de leurs opérations, de la constitution du dossier jusqu'à l'enlèvement. En tant que commissionnaire agréé, pour traiter le dédouanement des marchandises importées et à la fois exportées, ou sous régimes économiques, elle doit avoir de bonnes relations avec les douaniers, car ils sont tous des intervenants.

§ 3 Les objectifs :

Comme toutes les autres sociétés, TRAM-Madagascar a des objectifs sur le plan économique, social et commercial.

A- Les objectifs sur le plan économique :

Les principaux objectifs de la société TRAM-Madagascar sur le plan économique sont la sécurisation de la recette douanière, l'augmentation ou l'assurance des opérations entrants et sortants de Madagascar, la fortification de l'entrée et la circulation des devises dans le caisse de l'Etat, par le biais des banques primaires et centrales locales, c'est ce qui fait sa réussite.

Pour lutter contre la fraude et la corruption, le FMI ou Fond Monétaire International, en collaboration avec l'Etat Malgache et la Banque Mondiale, ont créé le BIANCO ou Bureau Indépendant Anti-corruption, qui est une entité semi-privée. Cet organisme existe presque dans tous les Pays en Voie de Développement ou PVD tels que Madagascar, Afrique du Sud et Comores.

A Madagascar, le BIANCO est présent dans tous les districts.

B- Les objectifs sur le plan social :

La société TRAM-Madagascar envisage l'installation d'autres agences dans toutes les régions portuaires de Madagascar pour que ce secteur puisse bénéficier de création d'emplois, surtout pour les jeunes.

Cette création d'emplois vise également la diminution du taux de chômage dans le territoire et dans tous les domaines : sectoriel ou industriel.

C- Les objectifs sur le plan commercial :

L'objectif de la société est d'avoir des chiffres d'Affaires plus élevés et rentables. Autrement dit, elle veut augmenter le résultat de son exploitation, suivant l'arrivée des nouveaux clients et en les persuadant, par son travail, de lui rester fidèle.

Face à ses concurrents, qui sont les transitaires agréés, TRAM est toujours parmi les meilleurs. Les clients courent vers elle grâce à sa compétence et sa rapidité. La société TRAM Madagascar enregistre de bons résultats en matière de chiffre d'Affaires.

SECTION II : L'ORGANISATION DE LA SOCIÉTÉ

La société TRAM-Madagascar de Mahajanga dispose de cinq (5) personnels permanents occupant honnêtement leurs responsabilités. Chaque agent exécute sa tâche pour le bon fonctionnement de l'entreprise. Ces attributions sont visibles sur la structure de l'organigramme de la société.

§ 1 L'organigramme :

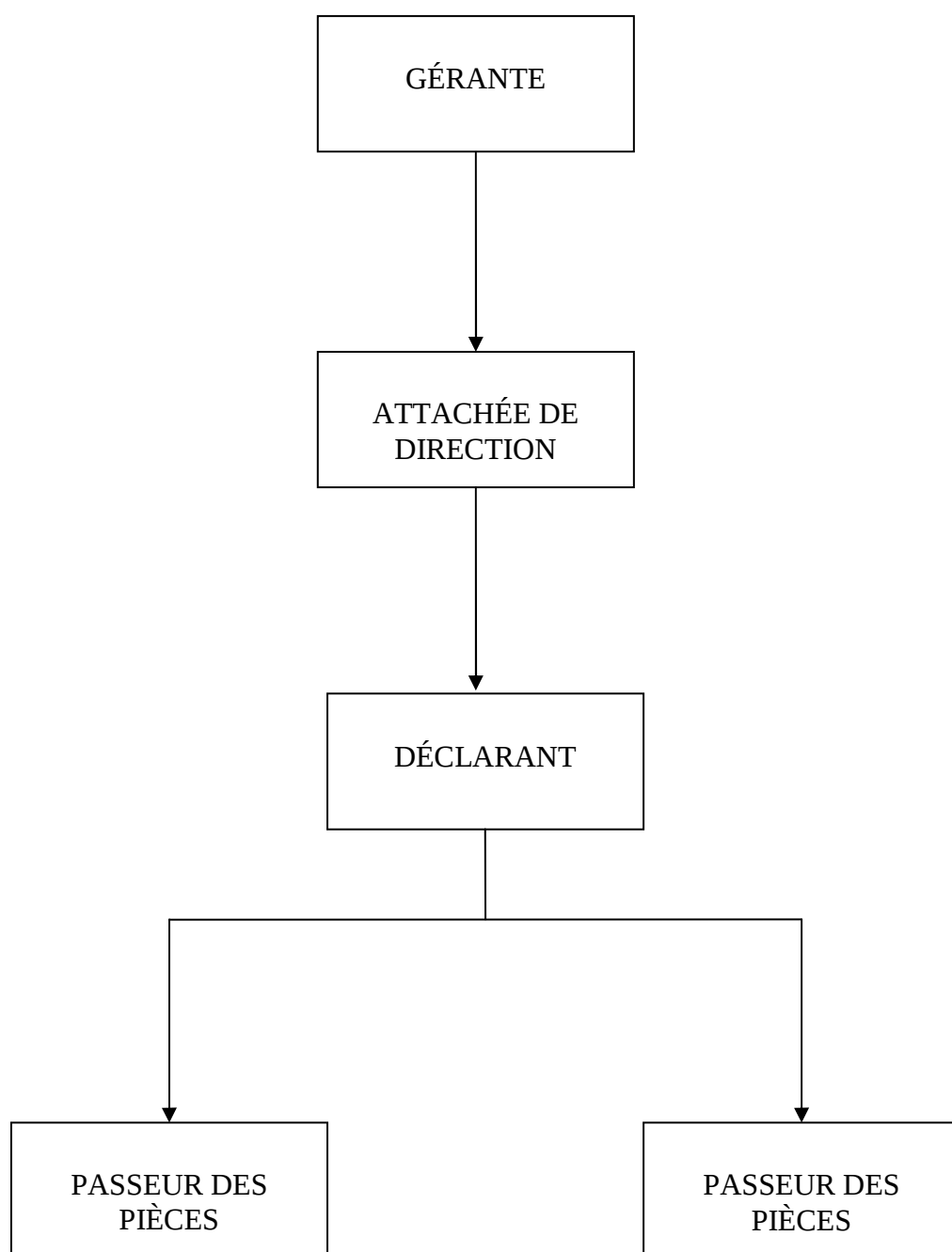


SCHÉMA N°I: Source: TRAM Mahajanga (Avril 2010)

§ 2 Les attributions :

A- La gérante :

La gérante est la responsable de l'exploitation de l'agence sur le plan technique, de l'administration et du commerce ; elle assure le bon fonctionnement de l'agence. Elle supervise les activités existantes et assure la gestion administrative et financière de l'agence. De plus, elle s'occupe des documents relatifs au dédouanement des marchandises des clients. Elle est aussi mandataire du TRAM pour signer, à son nom, les déclarations en douanes, à la place du déclarant.

Elle a plusieurs obligations car elle doit s'occuper de toutes les agences : à Mahajanga, à Toamasina et à Antananarivo. C'est pourquoi elle voyage souvent et passe plus de temps à Antananarivo, son siège social, que dans les autres agences. Mais elle a une attachée de direction et un déclarant pour se charger de ses responsabilités au cas où elle s'absente.

B- L'attachée de direction :

Pour l'agence de Mahajanga, l'Attachée de Direction est la première responsable du fonctionnement de la société après la gérante. Elle fait le compte rendu et les rapports sur tout ce qui se passe dans l'agence à son supérieur hiérarchique, qui est la gérante. Elle doit toujours rester en contact avec cette dernière par téléphone.

Elle coiffe toutes les responsabilités au sein de la société; comme le commerce, la comptabilité et la réception des clients.

S'il y a un problème, elle est la première concernée et doit tout résoudre.

C- Le déclarant :

Le déclarant est le responsable de tous les travaux relatifs au dédouanement et à l'apurement total de chaque dossier traité. Ensuite, il faut que les informations et les renseignements déclarés soient conformes aux lois et règlements en vigueur. Ainsi, il contrôle la conformité des documents joints à la déclaration. Il s'occupe en plus de la réception, de l'étude et de l'assemblage des dossiers. Il signe tous les actes et déclarations se rapportant aux opérations, à un moment donné. Enfin, il supervise la reconnaissance, la visite et l'expertise des marchandises, le cas échéant.

D- Les passeurs des pièces :

Les passeurs des pièces sont les commis du transit, désignés pour assurer le suivi des dossiers des déclarants auprès de la recette des douanes. Ils signent tous les documents concernant les marchandises, au moment des opérations d'enlèvement ou d'embarquement. Leur travail s'arrête au moment de l'obtention du Bon A Enlever (BAE) ou Bon A Embarquer. Arrivés à ce stade, ils doivent avertir le Déclarant pour la préparation du Bon d'Embarquement et Bon d'Enlèvement ou Attestation De Dédouanement (ADD), à la sortie du port, et aussi le mettre au courant, au cas où il y a des anomalies sur la déclaration. Mais ils doivent toujours être présents durant toutes les opérations relatives à la manipulation des marchandises.

SECTION III : LES RESSOURCES DE LA SOCIÉTÉ

§ 1 Les ressources humaines :

Toute société doit nécessairement avoir du personnel pour pouvoir fonctionner. Ainsi, la société Transit Aérien et Maritime de Mahajanga (TRAM Mahajanga), qui est une société de transit commissionnaire agréée en douane, dispose d'une main d'œuvre qu'elle emploie temporairement, pour permettre l'exécution rapide et efficace de ses différentes tâches, compte tenu de la technicité exigée pour la réalisation de ses activités.

La réussite de l'entreprise est conditionnée par les qualités de ses employés (connaissance en langues étrangères, surtout l'anglais et le français), car la plupart du temps, dans une société de transit, on reçoit des clients étrangers ne connaissant que leur langue ; et il appartient au personnel d'essayer de comprendre les desideratas et les besoins des ces clients.

Pour que le personnel puisse travailler dans de bonnes conditions, il lui faudra des moyens matériels.

§ 2 Les ressources matérielles :

Une société de transit a besoin de matériel pour pouvoir fonctionner comme il faut. A cet effet, la société TRAM de Mahajanga dispose de matériels qui sont les suivants :

- Bureaux et archives ;
- Matériels informatiques (ordinateur, photocopieuse, imprimante etc...) ;
- Fourniture de bureau ;

- Téléphones (fixe et mobile) – Fax – E-mail

La taille d'une société de transit dépend des outils de travail qu'elle utilise pour ses activités, comme les :

- Matériels de transport (véhicule de transport, camion...) ;
- Entrepôts pour stocker les marchandises ;
- Grues pour les conteneurs et matériels lourds ;
- Les entrepôts sous douane pour l'emmagasiner des colis.

La société TRAM de Mahajanga a donc besoin de ces matériels pour pouvoir bien effectuer les activités des compagnies qu'elle représente.

Mais, pour arriver à disposer de ces matériels, l'entreprise a besoin d'un plan de financement bien défini pour pouvoir réaliser les investissements envisagés.

§ 3 Les ressources financières :

La société TRAM Mahajanga se procure ses ressources à partir de ses principales activités, en l'occurrence les formalités administratives ou autorisations préalables au dédouanement, les dédouanements et les commissions de fret.

Une société transitaire peut bénéficier d'un crédit, en fonction de sa taille et de son historique, auprès du service des douanes, lui permettant de faciliter ses opérations de dédouanement, avant le règlement des droits et taxes.

Elle peut bénéficier, en outre, à sa demande, de crédits auprès des banques primaires.

CHAPITRE II : LE TRANSITAIRE ET SES OBLIGATIONS

Quand on parle de la Douane ou de dédouanement à l'import ou à l'export, au sein d'un port ou d'un aéroport, le service du transitaire est toujours obligatoire. Nous allons essayer de définir ce qu'est ce terme, montrer ses obligations et ses tâches, dans la société, à travers ses clients et à la douane.

SECTION I : À PROPOS DU TRANSIT¹

§ 1 Définition du terme « Transit » :

Le transit est le passage des marchandises à travers un bureau de douane à un autre, que ce soit au niveau national ou international.

Le transit est l'ensemble des opérations nécessaires au débarquement des marchandises de la clientèle, jusqu'à la destination finale, en passant par l'accomplissement des formalités douanières. La société de transit est l'organisme qui s'occupe de toutes ces formalités relatives aux mouvements des marchandises.

§ 2 Les objectifs du transit :

Le service transit a pour objectif de traiter de manière plus rapide les dossiers des clients, tout en s'assurant de garder les marchandises dans l'état où elles ont été prises en charge.

De prendre également toutes les précautions nécessaires pour sauvegarder les intérêts du client vis-à-vis de tous les intervenants (port, douane, etc...), tout en préservant les intérêts de la société.

§ 3 Le transitaire :

On appelle transitaire toute personne physique ou morale qui effectue des opérations de dédouanement et de déclaration en détail des marchandises, pour le compte d'un tiers, moyennant une rémunération appelée : « **Honoraire d'Agrée en Douane** ».

En d'autres termes, les transitaires sont des personnes physiques ou morales qui s'occupent de toutes les relations avec les autorités portuaires, les douaniers et les armateurs.

¹ Hanitra RATOVOHAJA, Cours de Transport et Distribution, 3^{ème} année Commerce International, Institut Universitaire de Gestion et de Management (IUGM), Université de Mahajanga, 2008.

D'où, leurs agences ne sont installées que dans certaines villes ayant des ports et aéroports importants. Ils sont mandatés à dédouaner des marchandises par leurs propriétaires.

Les transitaires sont des commissionnaires. Pour pouvoir exercer leurs fonctions, il faut qu'ils obtiennent l'agrément du Ministère des Finances, sur proposition du Directeur des Douanes et l'aval du GPCAD ou Groupement professionnel des Commissionnaires Agréés en Douane.

A- Les rôles du transitaire :

Le transitaire est un « **Mandateur** ». Il prend service en agissant comme intermédiaire entre son mandant et les entrepreneurs de manutention. Il garantit la réception, l'expédition, le transport et la livraison des marchandises qui lui ont été confiées.

Le transitaire exécute les ordres de son mandant et ne peut outrepasser ses instructions. Par contre, il doit conseil et diligence à son donneur d'ordre.

SECTION II : LES DIFFÉRENTS TYPES DE TRANSIT¹

Il en existe plusieurs types, mais ne prenons que deux (2) d'entre eux à savoir :

- le transit maison, et,
- les commissionnaires agréés en douane.

§ 1 Le Transit Maison :

C'est une structure interne d'une entreprise, où son personnel s'occupe de ses opérations de transit, c'est à dire ce sont ses employés eux mêmes (employés spécialisés pour le transit) qui font le dédouanement de ses marchandises, sans consulter des sociétés transitaires.

En d'autres termes, ce sont des services de Transit constitués de personnes morales qui contractent pour effectuer les formalités de dédouanement, uniquement de leurs propres marchandises. Ils forment l'Association Transitaire Professionnel de la Société de Madagascar ou ATPSM.

¹ Hanitra RATOVOHAJA, Cours de Transport et Distribution, 3^{ème} année Commerce International, Institut Universitaire de Gestion et de Management (IUGM), Université de Mahajanga, 2008.

A- Les rôles du Transit Maison :

Ils ont pour rôle de s'occuper du conditionnement, du transport, de la manutention et de la tarification des marchandises. Ils assurent toutes les formalités utiles, au moment du dédouanement des marchandises, de leurs acheminements du port (aéroport) jusqu'à la livraison ou leur embarquement. Ils prennent en charge la transmission des dossiers aux destinations concernées.

§ 2 Le commissionnaire agréé en douane :

Le commissionnaire agréé en douane est une personne physique ou morale agréé par l'administration des douanes, pour accomplir toutes les formalités douanières et toutes les opérations de dédouanement pour le compte des tiers.

Les commissionnaires agréés en douane forment le Groupement Professionnel pour Commissionnaire Agréé en Douane ou GPCAD. La société TRAM-Madagascar fait partie de ce groupe.

L'administration des douanes désire n'avoir en face d'elle qu'un seul interlocuteur : le transitaire agit ainsi en « **Principe oblige** », seul responsable et seul redevable du paiement des droits et taxes.

A- Les rôles du commissionnaire agréé :

Les commissionnaires agréés ont pour rôles d'établir la déclaration en détail des marchandises, pour le compte de leurs clients. Ils se substituent intégralement aux importateurs et exportateurs pour les formalités douanières, de l'entrée et de la sortie des marchandises.

SECTION III : LES INTERVENANTS DANS LE DÉDOUANEMENT DES MARCHANDISES

Depuis quelques années, la douane travaille en collaboration avec des partenaires pour faciliter l'entrée et la sortie des marchandises à Madagascar.

Nombreux sont les intervenants dans le dédouanement des marchandises à savoir : les transitaires, les transporteurs, les banques, les assurances, la douane, les compagnies manutentionnaires, les consignataires, les Bordereaux de Suivi de Cargaison et le GasyNet.

§ 1 Les transitaires :

Les transitaires doivent avoir un répertoire annuel et inscrivent ou conservent toutes ses opérations, suivant les conditions fixées par le Directeur des Douanes, ainsi que les documents relatifs à ses opérations douanières, durant cinq (5) ans, à compter de la date d'enregistrement des ses déclarations correspondantes.

Les commissionnaires agréés en douane sont tenus responsables envers les autorités douanières, de l'exactitude des renseignements fournis dans la déclaration des marchandises et du paiement des Droits et Taxes.

§ 2 Les transporteurs :

Les transporteurs assurent l'acheminement des marchandises ; c'est-à-dire, ils s'occupent du transfert ou du transport des marchandises, du lieu d'expédition, jusqu'au lieu de destination, et ils garantissent aussi la livraison de ces marchandises chez leurs clients. Cependant, c'est le transitaire qui doit défendre les intérêts de ses clients, avant l'enlèvement des marchandises dans le magasin.

§ 3 La banque :

Dans le cas des marchandises à l'étranger ; ce facteur conduit l'importateur à verser au fournisseur, par l'intermédiaire de la banque, la somme nécessaire pour ses opérations. Elle joue donc le rôle d'intermédiaire entre l'importateur et l'exportateur. Le passage au niveau de la banque primaire est déjà une phase commerciale certifiant le contrat de vente des deux (2) parties, dont ils ont conclu la procédure de transaction.

Le banquier intervient essentiellement dans les opérations de paiement, elle offre également ses services pour financer les différentes opérations de la transaction internationale, surtout pour les cas des exportations à Madagascar.

§ 4 L'assurance :

L'assurance couvre la totalité ou une partie des risques, au cours de la transaction commerciale : risque de vol, d'avarie, de dommage pendant l'acheminement des marchandises. C'est une garantie accordée par un assureur à un assuré, pour l'indemniser d'éventuels dommages, moyennant une prime ou une cotisation.

Il y a plusieurs types d'assurance, mais on ne va en définir que seulement deux (2), en guise d'exemple :

- Assurance « tous risques » ;
- Assurance « FAP, sauf » ou Franco Avaries Particulières, sauf

A- L'assurance « tous risques » :

Pour ce type d'assurance, la garantie couvre tous les dommages ou pertes matérielles, y compris les pertes de poids et de quantité, causées aux objets assurés, soit par « la fortune de mer » pour le voyage maritime, soit par les événements de force majeure.

Cette assurance est aussi générale que possible et n'a de limite que sur :

- les risques expressément exclus, c'est-à-dire provenant de la faute ou du fait de l'assuré ou de ses préposés, comme l'infraction à la réglementation douanière, des emballages, etc... ou de la marchandise elle-même, comme : vice propre, pourriture, etc... ou de l'opération commerciale en cause comme : la différence de cours, retard de livraison, etc....

- les risque couverts moyennant surprimes ; c'est-à-dire au cas où il existe une guerre civile ou étrangère, des actes de terrorisme ou de sabotage, des émeutes, du vol, du pillage.

B- L'assurance « FAP, sauf » ou Franco Avaries Particulières, sauf :

Cette Assurance ne garantit pas les **avaries particulières**¹, à l'exception de celles provenant d'événements énumérés dans le texte de la police. Cette énumération est d'ailleurs très large et comprend tous les événements graves que peuvent subir les moyens de transport maritime, fluvial, terrestre ou aérien.

Tant dans le contrat « FAP, sauf » que dans le contrat « tous risques », la contribution d'**avaries communes**², est prise en charge par les assureurs.

¹ On entend par avaries particulières, les détériorations manquantes ou pertes subis par la marchandise au cours de son transport. Elles diffèrent d'après la nature du transport utilisé : maritime, fluvial, terrestre ou aérien.

² Lorsque, pour échapper à un danger menaçant à la fois le navire et la cargaison, le capitaine décide de sacrifier les marchandises (jeter à la mer les marchandises les plus lourdes, ou se faire remorquer) dans l'intérêt commun. La perte ou dommage ainsi provoqué constitue une avarie commune. L'armateur et chacun des chargeurs sont dans l'obligation d'en assurer une part équitable, même s'ils ne sont pas assurés. Ce risque est susceptible d'entraîner, pour les exportateurs, de lourdes pertes.

§ 5 La douane :

La douane est une administration placée sous l'autorisation du Ministère des finances pour délivrer les documents techniques nécessaires à la réception ou à l'expédition des marchandises. Aussi, elle aide les opérateurs en matière d'information, de formation sur la législation douanière et sur les normes à respecter.

En d'autres termes, la douane est un service public qui a pour rôle de contrôler la circulation des marchandises entrant et sortant du port. D'où, ce sont les douaniers qui fixent les droits et taxes similaires, comme la prestation du GasyNet.

La douane a une Administration qui est en relation avec tous les Ministères de l'Etat, comme : le Ministère du commerce, le Ministère des finances, le Ministère de la pêche, le Ministère de la défense, les Ministères techniques appropriés aux produits, tels que le Ministère de l'agriculture, pour les produits agricoles d'exportation, le Ministère des mines, pour faciliter leurs tâches, etc...

L'administration en douane est chargée de :

- ✚ contrôler les entrées et les sorties des marchandises à la frontière du pays ;
- ✚ l'établissement des statistiques du commerce extérieur (exportation et importation) ;
- ✚ la perception des droits de douanes auxquels les marchandises peuvent être assujetties.

Il existe deux (2) types de services au sein de l'administration des douanes, à savoir :

- ✓ le service secondaire (service de bureau), et,
- ✓ le service actif (service de brigade).

A- L'historique de la douane Malgache :

L'historique de la douane malgache se divise en trois grandes parties à savoir avant la colonisation, pendant la colonisation, et depuis l'indépendance.

✚ Avant la colonisation ; au début du XIXeme Siècle, la douane existait déjà. Les droits des douanes étaient en moyenne de 10% à l'importation, payable en nature ou en espèce et à l'exportation la taxe variait suivant la nature du produit. Les caisses de l'Etat étant vides, la reine Ranaivalona III demande aux banques de lui consentir un emprunt dont le

remboursement serait garantie par les recettes douanières. Dès 1886 après la déclaration de profectorat français les agents des douanes malagasy furent remplacés progressivement par des agents français.

✚ Pendant la colonisation, plus tard, un directeur des douanes dépendant de directeur général des douanes remplaçait le chef de service et cela jusqu'à 1970.

✚ L'indépendance est déclarée officiellement le 26 juin 1960 et depuis 1966 la malgachisation des cadres se présentaient. L'évolution de l'organisation et des attributions du service de douane se présente depuis.

Depuis 29 avril 1997, l'organisation du ministère du budget et de la décentralisation rattache l'ex direction des douanes et éclate en deux directions rattachées à la direction générales des régis financières :

- direction des affaires générales
- direction de la technique des enquêtes et des recherches douanières. Et depuis,

il n'y a plus de droit de sortie (DS) à l'exportation.

B- Les rôles de la douane :

Premièrement, la douane joue un rôle fiscal car elle participe à la collection de l'impôt et perçoit en moyenne chaque année quelque milliard de franc malgache de droits et taxes.

Deuxièmement, elle joue un rôle de protection des intérêts financiers de l'Etat. Une part non négligeable du budget général de l'Etat est détournée par des fraudes qui revêtent essentiellement de deux formes :

- Les fraudes aux ressources propres de l'Etat, constituées notamment par les droits de douane (ces fraudes sont passibles par de fausse déclaration d'espèce, de valeur, ou d'origine).
- Les fraudes à la procédure de transit, qui permettent aux marchandises de circuler sur l'ensemble du territoire douanier sans acquitter les droits et taxes.

Les services de la lutte contre les fraudes douanières déploient tous les moyens dans la recherche et la constatation de ces fraudes pour les intérêts financiers de l'Etat.

Troisièmement, elle joue un rôle d'élaboration des informations statistiques du commerce extérieur.

C- La réglementation douanière

Pour maîtriser la procédure de dédouanement, il faut maîtriser la réglementation douanière, le régime douanier et la déclaration en douane.

1) Le tarif de droit de douane ou système harmonisé (SH) :

Le tarif de droit de douane se présente sous forme d'un recueil comprenant :

- une partie introductive qui reprend les règles générales d'interprétation et certaines règles d'application spécifique à certain cas. Cette partie précise la convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises ainsi que l'amendement de cette convention.

- un catalogue qui correspond à la désignation des marchandises dit « **nomenclature** ».

- une partie chiffrée qui indique pour chaque marchandise les droits et taxes applicables.

2) Les droits et taxes perçus par la douane :

Parmi les droits et taxes perçus à l'importation, on distingue ceux qui sont prévus par le tarif douanier et ceux qui ne sont pas prévus par le tarif :

Le droits et taxes prévus par le tarif douanier sont : DD, TI, DA, TVA

Le droits et taxes non prévus par le tarif sont : TSI, SMI, IBS

3) Le décompte de valeur :

Un document établi par le déclarant montrant les différent droits et taxes perçus.

D- Le régime douanier :

Le régime douanier est la situation juridique d'une marchandise importée ou exportée.

On distingue quatre principaux régimes douaniers :

- Le régime mise à la consommation (MAC¹) : C
- Le régime suspensif ou économique² : S
- Le régime exportation : E
- Le régime réexportation : R

E- Le dépôt en douane :

On entend par « **dépôt de douane** », le régime suivant lequel les marchandises sont stockées dans des locaux désignés par la douane, pendant un délai déterminé, à l'expiration duquel ces marchandises sont aliénées, dans les conditions fixées par le présent code.³

Le dépôt de douane est constitué, soit par des magasins appartenant à l'Administration des Douanes, soit par des locaux qui lui sont agréés. Ces locaux peuvent être constitués, notamment par des entrepôts publics ou des magasins ou aires de dédouanement.

1) Les magasins et aires de dédouanement :

Lorsque les marchandises, pendant leur arrivée au bureau des douanes, ne font pas l'objet d'une déclaration en détail réglementaire, elles peuvent être déchargées dans des endroits désignés à cet effet, pour y séjourner, sous contrôle douanier, en attendant le dépôt de la dite déclaration en douane. Ces endroits sont dénommés magasins et aires de dédouanement, qui servent à stocker des marchandises non dédouanées à l'import ou à l'export.

Les magasins et aires de dédouanement peuvent être créés par des personnes physiques ou morales, selon **le code de douane Art.78**. Leur création, leur emplacement, leur construction et leur aménagement sont soumis à l'agrément préalable de l'Administration des

¹ MAC est le régime normal d'importation des marchandises à verser sur le marché intérieur. C'est un régime douanier qui constitue le versement définitif des marchandises sur le territoire national. A cet égard, celles-ci sont soumises au paiement des droits et taxes ainsi qu'aux différentes obligations inhérentes au contrôle des changes.

² Toutes les marchandises qui pénètrent sur le territoire douanier ne sont pas versées à la consommation immédiatement, certaines peuvent être destinées à être envoyées à l'extérieur après avoir subi ou non un complément de main d'œuvre ou une transformation. Les marchandises admises en régimes suspensifs bénéficient de la suspension des droits et taxes, ce sont des marchandises introduites dans le territoire douanier sans être versé à la consommation immédiatement.

³ Source : code de douanes, Art. 231, année : 2006, page : 58

Douanes. Ils peuvent également recevoir, en attendant leur expédition, des marchandises destinées à être exportées ou réexportées, qui ont été déclarées en détail et vérifiées.

Les marchandises qui présentent un danger ou sont susceptibles d'altérer les autres marchandises, ou qui exigent des installations particulières ne peuvent être admises que dans des magasins ou aires de dédouanement spécialement aménagés pour les recevoir.

Selon ***l'Art.80 du code de douane***, la durée maximale de séjour des marchandises dans les magasins et aires de dédouanement est de quinze (15) jours. Les opérations requises pour conserver en l'état les marchandises placées dans les magasins et aires de dédouanement telles que le nettoyage, le dépoussiérage, le triage, la remise en état ou remplacement des emballages défectueux peuvent être effectués, après accord de l'Administration des Douanes.

Ce dernier peut également autoriser les opérations usuelles telles que, lotissement, pesage, marquage, réunion des colis destinés à former un même envoi de même nature pour faciliter leur enlèvement et leur acheminement ultérieur. Ces diverses opérations sont faites en présence des agents des douanes.

Les marchandises avariées ou endommagées, par suite d'accident dûment établi ou cas de force majeure, avant leur sortie des magasins et aires de dédouanement, sont admises au dédouanement dans l'état où elles se trouvent à la date d'enregistrement de la déclaration en détail, selon ***l'Art.81 du code de douane***.

Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent qu'aux marchandises qui sont restées continuellement sous contrôle douanier.

Toutes marchandises placées dans un magasin et aires de dédouanement sont soumises à l'application des droits et taxes, sauf pour les marchandises détruites par suite d'accident dûment établies ou cas de force majeure, selon ***l'Art.82 du code de douane***.

L'Art.83 du code douane mentionne qu'à l'expiration du délai de séjour dans les magasins et aires de dédouanement, tel que prévu à l'article 80 ci-dessus, l'exploitant est tenu de conduire les marchandises à un lieu désigné par l'Administration des Douanes, où elles

sont constituées d'office sous le régime du dépôt de douane, conformément aux dispositions des articles 236¹, 237², 238³ et 239⁴ du présent code.

2) Les entrepôts en douane :

Les entrepôts en douane sont des locaux publics placés sous la surveillance de l'administration des douanes, dans lesquels certaines marchandises peuvent séjourner en suspension des droits et taxes dont elles sont passibles.

Il existe 4 types d'entrepôt en douane:

- Entrepôt fictif, appelé aussi sous douane,
- Entrepôt réel,
- Entrepôt spécial,
- Entrepôt industriel

a) Entrepôt fictif : (sous douane)

C'est un entrepôt qui est constitué de magasins de commerce, sous la garantie d'une soumission cautionnée de réexporter les marchandises ou de payer les droits et taxes y afférents.

b) Entrepôt réel :

C'est un magasin placé sous la surveillance du service des douanes, mais sous la garde matérielle du concessionnaire des magasins, répondant à certaines conditions d'installation et

¹ Les agents de douane ne peuvent procéder à l'ouverture des colis constitués en dépôt de douane et à la vérification de leur contenu qu'en présence du propriétaire ou du destinataire ou, à défaut, d'une personne désignée par le juge du lieu.

² Les marchandises qui n'ont pas été enlevées dans le délai de deux mois à dater de leur inscription au registre de dépôt sont vendues aux enchères publiques par l'Administration des Douanes, immédiatement après autorisation du Président du Tribunal de première instance ou du Président de Section.

³ La vente de marchandises est effectuée par les soins de l'Administration des Douanes au plus offrant et dernier enchérisseur. Les marchandises sont vendues libres de tous droits et taxes perçus par la douane, avec faculté, pour l'adjudicataire, d'en disposer pour toutes les destinations autorisées par la législation et la réglementation en vigueur.

⁴ Le produit de la vente est affecté par ordre de priorité et à due concurrence :

- au règlement des frais et autres dépenses accessoires de toutes natures, engagées par la douane pour la constitution et le séjour en dépôt, ainsi que pour la vente des marchandises ;
- au recouvrement des droits et taxes dont sont passibles les marchandises, en raison de la destination qui leur est donnée.

fermé à deux clefs, dont l'une est conservée par la douane et l'autre par le concessionnaire. L'avantage, c'est la possibilité pour l'importateur de stocker ses marchandises sous douane, dans des magasins généraux ou des magasins de la chambre de commerce, comme par exemple le magasin SEMS ou COMAMA.

c) Entrepôt spécial :

C'est la forme particulière d'entrepôt réel qui est réservé aux marchandises dangereuses ou dont la conservation nécessite des installations spéciales, comme les marchandises frigorifiques ou autres.

Exemple : produits dangereux : explosifs ou détonateurs.

d) Entrepôt industriel :

C'est un régime douanier applicable aux Entreprises qui travaillent pour l'exportation ou pour le marché intérieur. Ce régime peut procéder à la mise en œuvre des marchandises en suspension des droits de douane et des taxes, dont elles sont passibles, à raison de l'importation.

Le régime de l'entrepôt industriel fait suite à la décision du Ministre chargé des douanes.

Cette décision fixe la durée pour laquelle le régime est accordé, le cas échéant, la quantité des marchandises susceptibles d'en bénéficier, le délai de séjour en entrepôt, les pourcentages respectifs des produits compensateurs à exporter obligatoirement, et de ceux qui peuvent être versés à la consommation.

A l'expiration du délai de séjour en entrepôt industriel, sauf s'il y a prorogation, les droits et taxes afférents aux marchandises qui se trouvent encore sous ce régime deviennent immédiatement exigibles.

Ces entreprises sont placées sous le contrôle de l'administration des douanes.

Les différentes sortes de magasin à Mahajanga sont :

- SEMS : Société d'Entreprise Multiservices
- COMAMA : Compagnie Manutentionnaire de Mahajanga
- TP : Terre plein

- CC : Chambre de Commerce.

NB : Il y a des différences entre un entrepôt et un magasin à savoir :

- **Entrepôt** : sert à stocker des marchandises de moins de soixante-douze (72) heures, c'est-à-dire à courte durée, et que ces marchandises ne sont pas assujetties aux droits et taxes de la douane ; sauf passé ce délai.
- **Magasin** : sert à stocker des marchandises pour de longue durée, et toutes les marchandises sont soumises aux droits et taxes de la douane.

§ 6 Les compagnies manutentionnaires :

Ces compagnies sont obligatoires dans un port, car elles assurent la manutention des marchandises (du navire au port ou inversement) et la traction des conteneurs.

La société qui s'occupe de la manutention fournit un service auprès d'un client ayant formulé une demande. Cette demande doit se faire au moins vingt-quatre (24) heures avant le départ du navire.

À Mahajanga, il n'existe que deux (2) grandes sociétés pour effectuer la manutention portuaire, à savoir :

- COMAMA : Compagnies de Manutention de Mahajanga ; et,
- SEMS : Société d'Entreprise Multiservices.

§ 7 Les consignataires :

La société de consignation s'occupe des navires. C'est pourquoi elle doit être au courant de l'arrivée ou du départ des navires.

Au moins une semaine avant l'arrivée d'un navire à Mahajanga, la Société doit avoir en main le manifeste de cargaison. Ce manifeste contient toutes les listes des marchandises que le navire transporte (nombre de colis ou conteneur, ainsi que les noms des propriétaires des marchandises). Le transitaire travaille avec cette société pour rectifier le manifeste au cas où il y a des défauts.

Il existe deux (2) différents types de consignataires, qui sont :

- le consignataire de navire, et,
- le consignataire de la cargaison.

A- Le consignataire de navire :

Le consignataire de navire est un mandataire de l'armateur qui a pour mission de veiller à l'accueil et au ravitaillement du navire au port, et de recevoir les marchandises que lui remet le capitaine, afin de les livrer à ceux qui en a le droit, ou à leurs représentants, pour le compte de l'armateur.

Le consignataire peut recevoir de l'armateur toutes autres missions concernant le navire. Il est responsable envers l'armateur, dans les termes de son mandant. Et envers l'armateur, les ayant droits aux marchandises débarquées, il ne répond que de ses fautes personnelles ou de celles de ses propres préposés. Il n'est pas personnellement responsable de la bonne exécution du contrat de transport maritime, même s'il est chargé du recouvrement du fret.

Le consignateur de navire est personnellement responsable des droits de pilotage, ainsi que des droits et taxes de port et de quais non acquittés par le capitaine.

Le seul fait de consigner un navire à un consignataire à Madagascar entraîne, pour l'armateur, l'élection de domicile chez ce dernier, pour tous les actes et actions concernant le navire.

Tout acte judiciaire ou extrajudiciaire visant l'armateur peut être valablement signifié à son consignataire, même après le départ du navire.

B- Le consignataire de la cargaison :

Le consignataire de la cargaison intervient comme mandataire des ayants droits à la marchandise. Il en prend livraison pour leur compte, et en paye le fret quand il est dû.

Il doit prendre, contre le transporteur maritime ou son représentant, les réserves que commande l'état ou l'importance de la marchandise, au moment de la livraison, ou son défaut de livraison. Si la marchandise est transportée sous connaissement, il est réputé avoir reçu les marchandises dans l'état ou les quantités décrits au connaissement. Cette présomption souffre

la preuve contraire, dans les rapports entre le consignataire de la cargaison et le transporteur maritime.

Le consignataire de la cargaison est responsable comme mandataire salarié des fautes qu'il commet dans l'exercice de ses fonctions.

A défaut d'un tel mandant, et en l'absence du destinataire ou d'un réclamateur qualifié, lors de la livraison de la marchandise, le consignataire est tenu d'entreposer la marchandise en magasin.

S'il est possible de faire admettre la marchandise en magasin, ou de lui procurer une protection équivalente, contre les intempéries et le vol, le consignataire se trouve chargé de la garde de la marchandise, si le destinataire n'en a pas pris livraison, à l'expiration d'un délai de quarante-huit (48) heures, courant du lendemain de l'expédition d'un avis indiquant l'arrivée de la cargaison.

Le consignataire de la cargaison est responsable des avaries et des pertes subies par la marchandise entre ses mains, sauf preuve par lui que le dommage ne lui est pas imputable.

Le fait par la même personne d'agir simultanément en qualité de consignataire de la cargaison n'est pas une cause d'annulation des contrats correspondants, si les divers services ont été loyalement exécutés et séparés en fait et en droit.

§ 8 Le Bordereau de Suivi des Cargaisons (BSC) :

Le BSC est un système Internet développé par GasyNet pour assurer le suivi des cargaisons à destination de la République de Madagascar. Ce système permet aux exportateurs de créer leur BSC en ligne et renseigne les importateurs sur la situation en temps réel des BSC soumis. Toutes cargaisons à destination de la République de Madagascar, quelle que soit sa destination finale et le régime douanier, doivent être couvertes par un Bordereau de Suivi des Cargaisons dûment validé.

Ce BSC est mis en vigueur par la décision **n° 01/MFB/ SG/DGD du 23 Mars 2007**. C'est un outil moderne de suivi et de gestion du commerce intrant, permettant de disposer en temps réel des informations utiles sur les mouvements des marchandises destinées à Madagascar. Ce contrôle est basé sur la qualité, la quantité, la valeur, l'origine et l'espèce tarifaire des marchandises.

Toutefois, certaines opérations ne sont pas soumises à cette règle, notamment :

- . les effets personnels de voyageurs et/ou les effets et objets personnels de déménagement définitif,
- . les envois de paquets postaux, de colis postaux et de frets aériens, dont la valeur FOB n'excède pas les 100 Euros, ou son équivalent, en monnaie nationale,
- . les envois de document et/ou d'échantillons ;
- . les importations d'armes, de munitions et d'instruments de guerre destinés à la défense nationale,
- . les importations de billets de banque pour la Banque Centrale de Madagascar ;
- . les dons d'Etat et les dons d'un organisme international à l'Etat ;
- . les valises diplomatiques, et,
- . les envois et dons en cas de cataclysme naturel.

L'exportateur ou son représentant est tenu d'ouvrir le BSC dès l'embarquement des marchandises.

Pour ce faire, il accèdera par Internet au module BSC, où il ira créer son propre compte (en joignant un extrait de son certificat d'immatriculation du Registre de Commerce), s'il n'est pas encore enregistré dans la base, ou entrer dans le système, en utilisant son compte, s'il en possède déjà.

Les éléments enregistrés dans un BSC sont :

- les indemnités de l'importateur à Madagascar,
- les détails de l'expédition (marchandises et mode de transport),
- et attacher les documents finaux scannés requis qui sont la facture finale, la lettre de transport (pour les expéditions maritimes uniquement) et la déclaration en douane à l'exportation.

Une fois ces formalités accomplies, et après vérification par le Centre Technique, le BSC ouvert acquies le statut **recevable**.

Toute cargaison n'ayant pas fait l'objet d'un recevable ne pourra être dédouanée. Par ailleurs, il s'agit des mesures visant à faciliter et à accélérer la procédure de dédouanement ; les opérateurs gagneraient sans conteste à ouvrir les BSC, dès l'embarquement des marchandises.

A- La soumission du Bordereau de Suivi des Cargaisons en ligne :

La note **n°199/MFB/SG/DGD** mentionne la possibilité d'une soumission du BSC pour pouvoir disposer rapidement des marchandises. La condition exigée par la douane pour accorder une soumission est qu'un BSC ait été créé, et donc qu'un numéro de référence soit communiqué. Le délai de régularisation de la soumission est de 48 heures.

Il appartient donc à l'exportateur ou à l'importateur de s'assurer que chacune de ses expéditions à Madagascar soit couverte par un BSC.

L'ouverture du BSC est possible à partir du moment où :

- l'exportateur et l'importateur ont tous deux créés dans le site BSC
- les marchandises ont été embarquées
- les documents finaux sont disponibles :
 - * la facture finale ;
 - * la lettre de transport (pour les expéditions maritimes), et,
 - * la déclaration à l'exportation.

Le BSC doit avoir été validé au moins trois (3) jours avant le dépôt de la déclaration dans le cas d'une expédition maritime, et un (1) jour avant le dépôt de la déclaration, dans le cas d'une expédition aérienne ou maritime proche (Océan Indien, Afrique du Sud).

Le présent document est rédigé à l'attention des opérateurs économiques réalisant des activités d'importation ou d'exportation de marchandises à destination de la République de Madagascar. Il a pour objet de décrire la procédure de création en ligne du BSC.

§ 9 Le GasyNet :

Malagasy Community Network Services S.A. ou GasyNet est né d'un partenariat public privé (3P) entre le Gouvernement de la République de Madagascar et la SGS ou Société Générale de Surveillance S.A. Il a été conçu pour mobiliser les ressources techniques, technologiques et financières devant contribuer à poursuivre les efforts pour une utilisation plus poussée des technologies de l'information, notamment au niveau du commerce

transfrontalier. Il travaille en parallèle avec la Douane. Chaque importateur doit ouvrir un compte auprès du GasyNet et y enregistrer toutes ses opérations.

Le GasyNet est une entité qui remplace la SGS ou Société Générale de Surveillance, depuis le 01 Avril 2007. Il est mis en place pour la simplification et la sécurisation du commerce international à Madagascar. Le déploiement de ce système est prévu pour 12 à 14 mois. Pour la région Boeny, l'installation de ce système était au mois de Juillet 2006.

SGS est le leader mondial de l'inspection, de la vérification, de l'analyse et de la certification. Référence incontestée à l'échelle planétaire en termes de qualité et d'intégrité, SGS emploie plus de 50.000 collaborateurs et exploite un réseau de plus de 1000 bureaux et laboratoires à travers le monde.

Aussi, c'est le prestataire de l'Etat qui assure la saisie et la visite des marchandises, par le biais des matériels informatiques installés dans les bureaux de douane des ports ou des aéroports. Il prend sa prestation dans les déclarations déposées en douane, au prorata de la valeur en douane, aussi bien pour les importations que pour les exportations.

Le projet GasyNet est sur le point de révolutionner l'administration douanière. Valorisé à 15 millions de dollars, cette initiative devrait améliorer la sécurité, la traçabilité, mais surtout la sécurisation des recettes douanières. La mise en place du système Trade Net est l'un des principaux axes du projet, dans un objectif de transparence et de sécurité des démarches administratives. En effet, le déploiement du réseau Trade Net permettra d'établir un guichet unique virtuel.

Ce projet s'attellera à acquérir de nouveaux scanners, mais surtout à déployer le système Trade Net. Cette plateforme électronique de communication et d'échange de données devrait permettre une interconnectivité entre les différents acteurs intervenant dans le processus de dédouanement (les autorités portuaires, les agents maritimes, la SGS, les agences de fret, les banques commerciales, la banque centrale, les ministères etc.) et proposer l'interfaçage des systèmes informatiques de ces derniers.

Ce réseau géant facilitera ainsi les échanges d'informations, au bénéfice de la sécurité et de la rapidité d'exécution. Déjà utilisé à Singapour, ce système est implanté à Madagascar, dans son ultime version.

A terme, GasyNet devrait contribuer à satisfaire les opérateurs qui se plaignent assez souvent de la lenteur des opérations douanières, mais également à augmenter l'efficacité des partenaires impliqués dans ces processus. Comme quoi, la haute technologie ne fait définitivement que des heureux.

A- Sa combinaison :

Avec un investissement total estimé à 15 millions de dollars, ce projet couvre deux grands axes à savoir : la mise en oeuvre du système informatique Trade Net déployé sur une période de 12 mois et le financement de l'acquisition par les douanes de 2 scanners supplémentaires pour Mahajanga et Toliara qui viendront compléter les scanners de Toamasina et d'Ivato. Il s'agit, indique-t-on, d'utiliser les scanners en combinaison avec l'outil de gestion de risque SGS Profiler, et les services d'assistance de la valeur en douane SGS ValuNet afin d'optimiser les performances douanières.

Subsidiairement, ce projet permettra de répondre aux nouvelles exigences liées à la sécurité dans le transport et l'acheminement transfrontaliers de marchandises car il permet de mieux contrôler les marchandises, et de garder une trace des vérifications effectuées.

B- Sa sécurisation :

Pour en revenir aux scanners, ils doivent permettre de détecter les explosifs, armes à feu, armes nucléaires, la drogue et les autres produits prohibés dissimulés dans les chargements maritimes.

Cet aspect de sécurisation des échanges contribuera à l'obtention de la certification ISPS des ports de Madagascar de plus en plus exigée par de nombreux pays membres de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) comme les Etats-Unis et les pays membres de l'Union Européenne.

Le réseau Trade Net qui est conforme à la technologie actuellement en vigueur à Singapour permettra d'établir une interconnectivité entre les consignataires et les déclarants, d'une part, et le système Sydonia de la douane, d'autre part. Il est également destiné à établir une distribution automatique de documents clés tels que le manifeste et la déclaration en douane, une sécurisation du paiement des droits et taxes, par des avis de paiements électroniques une sécurisation du processus de sortie du port des marchandises par le transfert

de Bons à Enlever et Bons à Délivrer électroniques avec ou sans interface au système de gestion du port

C- Sa vision :

C'est de créer un environnement à travers lequel il est possible de développer une dynamique de facilitation, où les échanges de données, ainsi que les contrôles réglementaires ne constituent pas une entrave au commerce transfrontalier.

D- Sa mission et ses objectifs :

La Douane s'est fixé comme objectifs :

- ✓ La facilitation des opérations en douanes par l'utilisation des moyens technologiques modernes ;
- ✓ La modernisation de l'Administration des Douanes ;
- ✓ La participation active dans l'intégration régionale.

C'est ainsi que dans chacun de ses projets, GasyNet s'attèle à :

- participer aux efforts de simplification et de facilitation des procédures administratives, compléter (si besoin) les dispositifs en place, en comblant les processus non informatisés, et en reliant les systèmes entre eux,
- établir les fondations d'un système e-gouvernement,
- et finalement, assurer, de la meilleure façon possible, la pérennisation de l'ensemble.

GasyNet n'apporte donc pas qu'une simple solution technologique, mais une solution complète de facilitation, basée sur des méthodes et des approches éprouvées.

Les projets entrepris entrent parfaitement dans le cadre de cette vision et contribuent, sans conteste, à l'accroissement de l'avantage compétitif de Madagascar, en convergeant vers la mise en place d'une administration moderne, au service de l'économie nationale, de la société civile et de l'ouverture sur le monde, grâce à l'exploitation du guichet unique virtuel Trade Net.

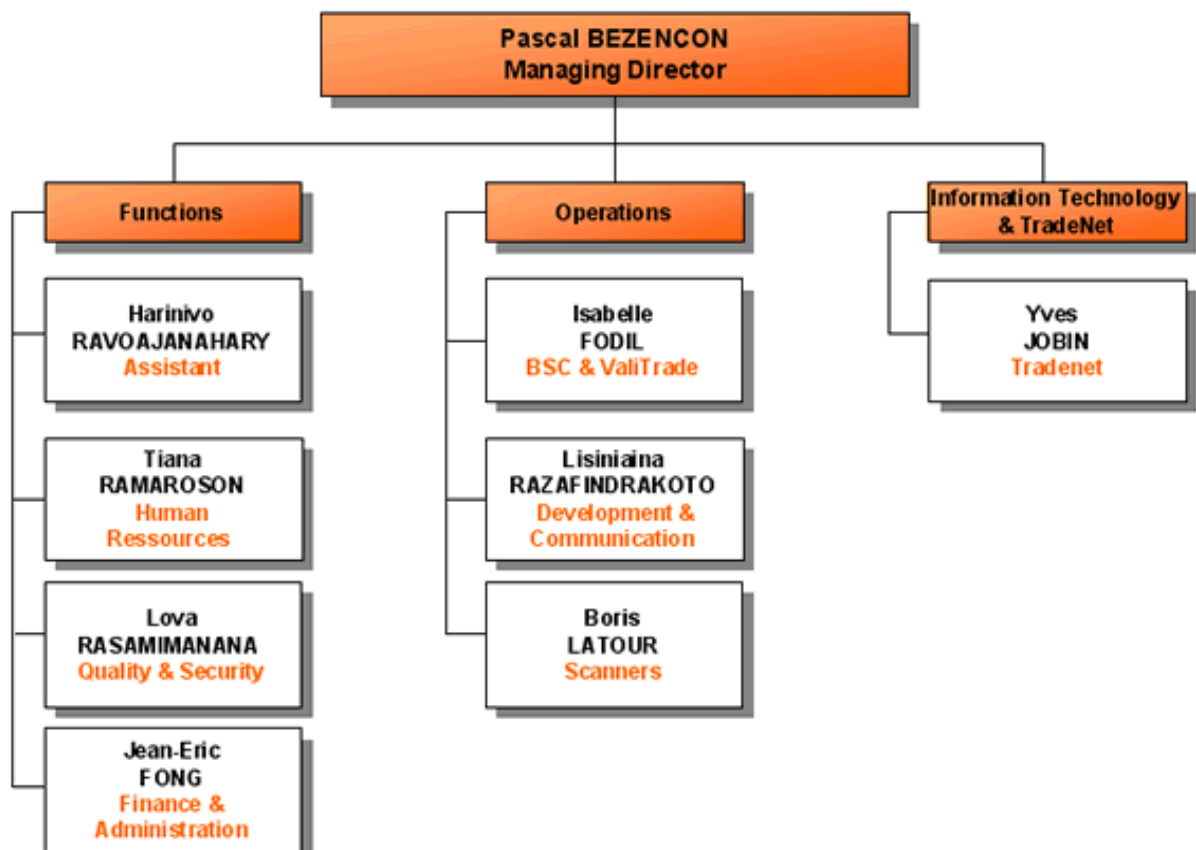
E- Ses principales réalisations :

Les principales réalisations de GasyNet sont :

- La mise en place du Bordereau de Suivi des Cargaisons (Cargo Tracking Note) qui permet à la Douane de préparer et d'anticiper les opérations de dédouanement.
- La mise en œuvre et la gestion des scanners des sites de Tamatave, Ivato, Majunga, Tuléar et Soarano qui, utilisés en combinaison avec des outils de gestion de risque, permet de faciliter les contrôles et sécuriser les échanges commerciaux. Cela contribuera, par ailleurs, à l'augmentation de la compétitivité et de l'attractivité des ports et aéroports malagasy.
- La mise en place de la plateforme informatique Trade Net (juin 2007) qui relie tous les acteurs de la procédure de dédouanement pour faciliter les échanges de données et aboutir à une simplification et une sécurisation de tout le processus.

F- L'organigramme et le personnel clé :

GasyNet compte une centaine d'employés répartis entre le siège et les différentes antennes (Ivato, Soarano, Toamasina, Mahajanga, Toliary, Antsiranana et Tolagnaro). Compte tenu de la technicité des projets et de la diversité des tâches, l'équipe est, entre autres, composée de jeunes techniciens de très bon niveau (administrateurs infrastructures et réseaux, administrateurs de base de données, informaticiens) et d'un personnel qualifié en gestion, tous dotés d'une très grande capacité d'adaptation.



SCHEMA N°II : Source : GasyNet 2010

G- Le guichet unique électronique :

Au final, GasyNet permettra grâce à Trade Net de déployer tous les avantages d'un guichet unique électronique dans les meilleures conditions techniques, et financières et dans les meilleurs délais.

L'avantage qui satisfera sans doute la majorité des opérateurs est la facilitation des échanges commerciaux, qui seront rendus plus sûrs, plus rapides et plus protégés contre les vols et dommages sur les marchandises, occasionnés lors des inspections physiques.

Grâce à l'efficacité et la rapidité du passage au scanner, la compétitivité et l'attractivité des ports de Madagascar seront considérablement améliorées. Les scanners jumelés avec le réseau Trade Net simplifieront également considérablement les procédures de dédouanement.

CHAPITRE III : LES DOCUMENTS RELATIFS AUX OPÉRATIONS DE TRANSIT

Les documents utilisés par les transitaires pour dédouaner des marchandises au port et à l'aéroport sont les suivants :

§ 1 La nomenclature douanière :

La nomenclature douanière, appelée encore « **Système Harmoniser** » est un grand livre fabriqué à Bruxelles, le 14 Juin 1983, comportant quelques chapitres. Chaque chapitre de cette nomenclature douanière correspond à une espèce bien déterminée, qui est une dénomination attribuée à chaque marchandise.

Ce système sert à codifier les marchandises ; il est composé de 8 chapitres : les deux premiers chiffres qu'on appelle le chapitre, et les six derniers chiffres qui sont des sous chapitres.

Exemple1: 84145900 : Compresseur

- 84 : chapitre
- 145900 : les sous chapitres

Exemple2 : 98030000 : effet personnel

- 98 : chapitre
- 030000 : les sous chapitres

§ 2 La facture définitive ou l'attestation de valeur :

C'est un document de base indispensable au contrat commercial. Elle est rédigée par le fournisseur, après la confirmation de la commande, et doit être semblable à la facture proforma. Elle contient des éléments qui déterminent les formalités préparatoires : la désignation, l'article, la quantité, le prix unitaire et total.

§ 3 Les incoterms 2000¹ :

Les INCOTERMS ou INternational COMmercial TERMS sont des termes commerciaux, créés en 1936 à Paris par la Chambre de Commerce International.

¹ Source : <http://www.incoterms.com>

Ces termes définissent les responsabilités et les obligations d'un vendeur et d'un acheteur, dans le cadre du contrat de commerce international, concernant le chargement, le transport, le type de transport, les assurances et la livraison. Il s'agit donc ici d'une répartition des frais de transport, première fonction des incoterms. Le deuxième rôle des incoterms est de définir le lieu de transfert des risques, c'est-à-dire, qui du vendeur ou de l'acheteur devra supporter l'avarie, en cas de mauvaise exécution du transport.

C'est une norme mise à jour régulièrement et qui permet à l'acheteur et au vendeur de se mettre d'accord rapidement et sans ambiguïté sur les modalités de la transaction.

Ainsi, dans un contrat de vente internationale, les incoterms vont permettre d'éclaircir certains points :

✚ La détermination du point critique du transfert des risques du vendeur à l'acheteur dans le processus d'acheminement des marchandises (risques de perte, détérioration, vol des marchandises), permettant ainsi, à celui qui supporte ces risques, de prendre ses dispositions, notamment en terme d'assurance.

✚ La précision de qui, d'entre le vendeur et l'acheteur, doit souscrire le contrat de transport.

✚ La répartition entre les deux, des frais logistiques et administratifs aux différentes étapes du processus.

✚ La définition de qui doit prendre en charge l'emballage, le marquage, les opérations de manutention, de chargement et de déchargement des marchandises, ou l'empotage et le dépotage des conteneurs, ainsi que les opérations d'inspection.

✚ La fixation des obligations respectives du vendeur et de l'acheteur, pour l'accomplissement des formalités d'exportation et /ou d'importation, le règlement des droits et taxes d'importation, ainsi que la fourniture des documents.

Il existe 13 incoterms retenus par la Chambre de Commerce Internationale, qui se divisent en deux (2) grandes parties comme suit :

- les ventes au départ, et,
- les ventes à l'arrivée.

A- Les ventes au départ : (la marchandise voyage, sur le transport international, aux risques et périls de l'acheteur)

1) L'incoterm " EXW " : Ex Work (lieu convenu)

- Vendeur : la seule responsabilité du vendeur est de mettre la marchandise, dans un emballage adapté au transport, à la disposition de l'acheteur, dans ses locaux.

- Acheteur : l'acheteur supporte tous les frais et risques liés au transport, du départ de l'usine, au lieu de destination.

Le groupe des incoterms " F " : FREE ou FRANCO
--

2) FCA : Free Carrier (lieu convenu)

- Vendeur : si la livraison s'effectue dans les locaux du vendeur, c'est le vendeur qui fait le chargement de la marchandise emballée convenablement sur le véhicule fourni par l'acheteur. Le dédouanement export est à la charge du vendeur.

- Acheteur : l'acheteur choisit le mode de transport, conclut un contrat de transport avec le transporteur et paie le transport principal. Le transfert des frais et des risques se fait au moment où le transporteur prend en charge la marchandise. Les deux parties doivent convenir du lieu de remise des marchandises.

3) FAS: Free Along Side Ship (port d'embarquement convenu)

- Vendeur : les obligations du vendeur sont remplies lorsque la marchandise est placée dédouanée le long du navire sur le quai ou dans les allèges du port d'embarquement convenu.

- Acheteur : à partir de ce moment, l'acheteur supportera tous les frais et risques de perte ou de dommage, dès que la marchandise a été livrée le long du navire, notamment dans le cas de retard du navire ou d'annulation de l'escale. L'acheteur désigne le transporteur, conclut le contrat de transport et paie le fret.

4) FOB : Free On Board ou Franco à bord (port d'embarquement convenu)

- Vendeur : la marchandise est placée à bord du navire par le vendeur. Les formalités d'exportation sont incombées au vendeur.

- Acheteur : l'acheteur désigne le navire et paie le fret. Le transfert des frais et risques se fait au moment où la marchandise passe le bastingage du navire.

Le groupe des incoterms " C " : COST AND CARRIAGE ou COUT

5) CFR : Cost and Freight (port de destination convenu)

- Vendeur : il choisit le transporteur, conclut et supporte les frais en payant le fret jusqu'au port de destination convenu, mais le déchargement non compris. Le chargement des marchandises dédouanées sur le navire lui incombe, ainsi que les formalités d'expédition. Par contre, Le transfert de risques est le même qu'en FOB.

- Acheteur : il supporte le risque de transport. Lorsque la marchandise a été livrée à bord du navire au port d'embarquement ; la réceptionné du transporteur et prend livraison de la marchandise au port de destination convenu.

6) CIF : Cost, Insurance and Freight ou Coût Assurance Fret (port de destination convenu)

- Vendeur : terme identique au CFR avec l'obligation supplémentaire, pour le vendeur, de fournir une assurance maritime, contre le risque de perte ou de dommages aux marchandises. Le vendeur paye la prime d'assurance.

- Acheteur : il supporte le risque de transport, lorsque la marchandise a été livrée à bord du navire au port d'embarquement. Réceptionner et prendre livraison de la marchandise du transporteur, au port de destination convenu.

7) CPT : Carriage Paid To (lieu de destination convenu)

- Vendeur : le vendeur maîtrise la chaîne logistique. Après avoir pris en charge le dédouanement export, il choisit les transporteurs et paie les frais jusqu'au lieu convenu.

- Acheteur : les risques d'avaries ou perte, sont supportés par l'acheteur à partir du moment où les marchandises ont été remises au premier transporteur. Ensuite, l'acheteur prend en charge le dédouanement import et les frais de déchargement.

8) CIP : Carriage and Insurance Paid to (lieu de destination convenu)

- Vendeur : CIP est identique au CPT, mais le vendeur doit fournir, en plus, une assurance transport. Le vendeur conclut le contrat de transport, paie le fret et la prime d'assurance.

- Acheteur : les risques d'avaries ou perte sont supportés par l'acheteur, à partir du moment où les marchandises ont été remises au premier transporteur. Ensuite, l'acheteur prend en charge le dédouanement import et les frais de déchargement.

B- Les ventes à l'arrivée : (la marchandise voyage, sur le transport international, aux risques et périls du vendeur)

Le groupe des incoterms " D " : DELIVERED ou RENDU

1) DAF: Delivred At Frontier (lieu convenu)

- Vendeur : le vendeur paie les frais et supporte les risques jusqu'à la frontière qui doit être précisée. Il assume les formalités douanières à l'exportation.

- Acheteur : il prend en charge la livraison des marchandises au point frontière convenu. Il assure les formalités douanières à l'importation.

2) DES : Delivered Ex Ship (port de destination convenu)

- Vendeur : le vendeur choisit le transporteur maritime, conclut, paie le fret. Il supporte les frais et risques du transport. Le transfert des frais et risques se fait à bord du navire, au point de déchargement du port d'arrivée, avant le déchargement.

- Acheteur : il réceptionne les marchandises à bord du navire au port de destination et paye les frais de déchargement.

3) DEQ : Delivered Ex Quay (port de destination convenu)

- Vendeur : le vendeur met la marchandise à la disposition de l'acheteur, dédouanée export sur le quai, au port convenu.

- Acheteur : le dédouanement import est désormais à la charge de l'acheteur.

4) DDU : Delivered Duty Unpaid (lieu de destination convenu)

- Vendeur : le vendeur met la marchandise à la disposition de l'acheteur, au lieu convenu, dans le pays d'importation.

- Acheteur : l'acheteur est responsable des formalités douanières import, des droits et taxes. La nouveauté 2000 consiste en une précision, quant au déchargement du véhicule de transport à destination, qui est désormais à la charge de l'acheteur.

5) DDP : Delivered Duty Paid (lieu de destination convenu)

- Vendeur : le vendeur a ici l'obligation maximale ; les transferts de frais et de risques se font à la livraison, chez l'acheteur. Le dédouanement import lui est aussi incombé.

- Acheteur : prendre livraison au lieu de destination convenu et payer les frais de déchargement.

Parmi ces 13 incoterms de la Chambre de Commerce International ou CCI, trois (3) d'entre eux seulement sont le plus utilisés à Madagascar, à savoir :

- FOB : Free On Board ou Franco à Bord ;
- CFR : Cost and Freight ou Coût et Fret;
- CAF ou CIF : Coût Assurance Fret ou Cost Insurance Freight.

§ 4 Le cours de change :

Ces cours de change sont utilisés au dédouanement des marchandises. Ils changent chaque semaine.

§ 5 B/L ou connaissance : Bill of Lading

C'est un document principal relatif au transport des marchandises par voie maritime, portant tous les renseignements utiles du chargeur, de l'expéditeur ou l'intermédiaire, le lieu d'embarquement et de débarquement. Il a pour rôle capital la représentation de la marchandise et l'engagement du transporteur à assurer le transport de cette marchandise.

§ 6 LTA ou Lettre de Transport Aérien :

Appeler aussi *Airway Libe* en Anglais. C'est un document principal aérien, elle sert à identifier les quantités et les qualités des marchandises commerciales. Elle est la preuve du contrat de transport, le connaissance par la compagnie de la prise en charge des marchandises et la justification du prix de transport.¹

§ 7 Le liste de colisage ou packing liste :

Ce document est établi par le fournisseur et accompagné du document original de valeur. Elle contient des renseignements sur la nature de l'emballage qui caractérise les marchandises ; le poids, le nombre de colis et le mode d'expédition, ainsi que tous les renseignements concernant les marchandises et l'expéditeur.

La présence d'une liste de colisage permet de savoir si l'expédition est complète ou non. Elle permet aussi de faciliter les dénombrements, le travail de la déclaration en douane ou le contrôle effectué par les services concernés (douane) dans le cadre de la vérification des marchandises.

§ 8 NIF/CIN/Passeport/carte de résident et certificat d'origine :

Le Numéro d'Identification Fiscale, le Carte d'Identité Nationale, le passeport, la carte de résident et le certificat d'origine servent à identifier le client et de le poursuivre en justice au cas où il refuse de payer les transitaires. C'est comme une pièce à conviction des clients.

¹ Seth Arsène RATOVOSON, Cours de Système Agro-industriel II (SAI₂), 4^{ème} année, Université de Toamasina, 2009.

§ 9 L'attestation de destination :

Toute importation de marchandise bénéficiaire de la franchise totale ou partielle des droits et taxes à l'importation doit faire l'objet d'une attestation de destination. Ce document est spécialement pour les marchandises destinées aux entreprises franches ou aux organismes internationaux.

§ 10 La décision de franchise :

La décision de franchise est en principe appliquée aux opérations ponctuelles. Ce document est délivré par le Ministère des finances, suite à une demande formulée par l'importateur. Cette décision concerne surtout les opérateurs d'importation, elle ne présente aucune valeur commerciale.

Exemple : déménagement (France vers Madagascar).

NB : - Pour le cas d'une voiture neuve : la voiture neuve moins d'une année n'a pas le droit de franchise.

- Cas d'un appareil électroménager : si l'importateur a trois (3) téléviseurs, l'un de ses appareils identiques bénéficie du droit de franchise, mais les autres subissent la taxation en douane.

Les pièces à fournir pour faire une demande de franchise lors du déménagement sont :

- Certificat de changement de résidence délivré par la mairie visé par l'Ambassade de Madagascar ou consulat au lieu de départ ;

- Formalité de déménagement définitif visé par l'Ambassade de Madagascar ou consulat du lieu de départ ;

- Liste des marchandises visées par l'Ambassade de Madagascar ou consulat ;

- Carte grise originale et photocopie ;

- Passeport original en cours de validité et photocopie ;

- Visa de long séjour pour les étrangers ;

- Visa de séjour à l'étranger pour les résidents (votre séjour doit être justifié par un visa à l'étranger figurant sur votre passeport) ;

- Connaissance ou LTA délivré par la compagnie de transport maritime ou aérienne).

§ 11 Le certificat d'assurance et de non assurance :

Ce document peut être délivré, soit par la compagnie d'assurance du lieu d'exportation, soit par une compagnie d'assurance du pays de destination ; il sert à couvrir les marchandises pendant le trajet, contre les risques de perte ou d'avarie. Pour le cas d'une opération n'ayant pas fait l'objet d'une assurance, un taux de prélèvement de 1% est appliqué à titre d'assurance.

§ 12 Les autorisations préalables :

L'autorisation préalable est une autorisation délivrée par l'administration ou un organisme de tutelle, pour certains articles sélectifs, dont la sortie ou l'entrée dans un territoire doivent être soumises à une réglementation spéciale où nécessite un contrôle strict.

Exemple1: l'importation des véhicules d'occasion (camion) est soumise à une attestation de conformité à la mise en circulation (après consultation des renseignements de ce véhicule par le Ministre des transports et du tourisme).

Exemple2 : demande d'admission temporaire.

§ 13 L'OT ou l'Ordre de Transit :

C'est le document sur lequel l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise donne ses instructions au transitaire pour que ce dernier effectue les opérations de dédouanement pour leur compte.

On peut aussi le dire, que c'est le document qui lie le transitaire à son client. Toutes les instructions du client doivent être mentionnées dans l'ordre de transit.

D'où, l'ordre de transit contient toutes les informations utiles au dédouanement, qui sont :

☛ le régime douanier à appliquer ;

- ☛ le numéro de connaissance ou de la lettre de transport aérien (LTA) ;
- ☛ les noms et adresse du donneur d'ordre ;
- ☛ la liste des documents et autorisations nécessaires au dédouanement ;
- ☛ le mode de règlement du fournisseur ;
- ☛ le délai du dédouanement souhaité ;
- ☛ le moment de la prévision.

L'ordre de transit doit être dûment signé par le donneur d'ordre et cacheté pour les Sociétés.

Les documents joints à cet « OT » doivent être vérifiés avec précaution, les documents manquants à fournir doivent être inscrits sur l'OT, dont double sera remis au client.

*

*

*

Notre présentation des renseignements concernant la société TRAM-Madagascar : ses sièges, ses organisations, ses intervenants au niveau du dédouanement des marchandises, ses principales activités, ses objectifs au niveau financier en ce qui concerne l'augmentation des chiffres d'Affaires, sur la protection de l'économie du Pays et les objectifs visés par la douane, montre que cette société est parmi la meilleure des sociétés transitaires existant à Madagascar et acquiert des avantages sur certains domaines, dans certains cas et certaines situations.

Le secret de sa réussite est l'informatisation de son système de transit : Trade Net qui rend son travail plus facile, rapide et plus efficace. En plus, son personnel est capable de manipuler et d'employer ce système.

Cette société possède une autorisation d'accès en douane et effectue les tâches de transit, de l'importation jusqu'à l'exportation, au niveau maritime, routière et aérien.

Partie II :

**L'application du Trade Net au dédouanement des
marchandises importées ; cas des véhicules dédouanés par
le Transit Aérien et Maritime de Mahajanga
(TRAM Mahajanga)**

Cette dernière partie est centrée sur l'analyse des marchandises dédouanées suivant la nouvelle procédure douanière : le système Trade Net, pour le cas des importations de véhicules automobiles.

Cette partie comporte trois chapitres : le premier porte sur l'étude de l'existant, le deuxième est consacré au dédouanement d'un véhicule automobile, le dernier a pour sujet l'analyse globale de la situation.

CHAPITRE I : ÉTUDE DE L'EXISTANT

Ce chapitre est basé sur l'étude du système Trade Net, son historique, sa mise en place, ses documents d'accompagnement, ses logiciels et les divers services qui lui sont attachés. D'où, pour le développer, nous avons divisé ce chapitre en trois (3) grandes sections. En premier lieu, nous allons voir l'audit des marchandises à dédouaner. En second lieu, le processus de dédouanement. Et en dernier, l'analyse des états de lieu du Transit Aérien et Maritime de Mahajanga (TRAM Mahajanga).

SECTION I : AUDIT SUR LES MARCHANDISES À DÉDOUANER

§ 1 Les généralités :

Le programme de renforcement des capacités douanières, de facilitation du Commerce International et de lutte contre la fraude douanière par le Gouvernement Malagasy, avec la Société Générale de Surveillance (SGS), a pris fin le **31 Mars 2007**. Ainsi, toutes les marchandises à destination de Madagascar dont l'embarquement est ultérieur à cette date ne sont plus soumises au programme SGS.

Le BSC ou Bordereau de Suivi des Cargaisons est mis en vigueur par **la décision Ministériel n°01/MFB/SG/DGD du 23 Mars 2007**, portant création et validation du Bordereau de Suivi des Cargaisons. La mise en place de cette procédure répond essentiellement à des besoins d'identification, de contrôle, de sûreté, et de prévision des flux des marchandises à destination de la République de Madagascar.

Et ce indépendamment de la valeur de la transaction du bureau de dédouanement, du régime douanier et de la destination finale. C'est-à-dire que toute cargaison à destination de la République de Madagascar, à compter de la présente date, quelle que soit la destination finale et le régime douanier, doit être couvert par un Bordereau de Suivi des Cargaisons dûment validé.

§ 2 La définition de l'Importation :

A- Le Document Administratif Unique ou DAU :

Le DAU est fondé par les communautés Européennes et mis en vigueur le **01 janvier 1988**, dans le but de standardiser les documents de la douane, d'harmoniser la codification et simplifier les procédures réglementaires et les échanges commerciaux internationaux.

Le formulaire DAU est utilisé par le régime douanier, aussi bien à l'Importation qu'à l'Exportation. Il se présente sous forme d'une liasse de trois (3) exemplaires, différenciés par leur utilisation, à savoir :

- le Primata,
- la Copie, et,
- le Bon à Enlèvement ou Embarquement (BE).

Une sélectivité automatique déterminant le circuit de contrôle s'opère dès l'enregistrement du DAU. Ainsi :

☛ Le circuit rouge est fixé pour les marchandises nécessitant un scanning et ou une vérification physique.

☛ Le circuit jaune pour les marchandises qui feront l'objet d'une simple vérification documentaire de déclaration.

☛ Le circuit bleu pour les marchandises contrôlées à posteriori ; et,

☛ Le circuit vert pour les marchandises dont la sortie est tout de suite autorisée, après le contrôle réglementaire du paiement des DTI ou Droit et Taxe International.

Le circuit de dédouanement ainsi défini est celui résultant de l'analyse des risques relative à la déclaration. Sont prises en compte dans cette analyse, toutes les données concernant la transaction : les entités concernées (espèce tarifaire), leur valeur, leur pays d'origine, etc.

En cas de constatation d'une irrégularité, ou en cas de présomption de fraude, lors du contrôle documentaire (circuit jaune), la marchandise peut faire l'objet d'un contrôle scanner et/ou d'une vérification physique (circuit rouge), sur décision du receveur des douanes, consignée dans un registre ouvert à cet effet.

Pour les marchandises devant passer au scanner, la transmission des déclarations en douane au site scanner est effectuée automatiquement par la section réception des documents, sans qu'aucune intervention du déclarant ne soit nécessaire.

Le déclarant dont les marchandises sont soumises au scanning prendra toutes les mesures nécessaires pour présenter son (ses) conteneur (e), dans les meilleurs délais, au site scanner.

B- Le Bordereau de Suivi des Cargaisons ou BSC :

Le BSC est un outil moderne de suivi et de gestion du commerce intrant, permettant de disposer en temps réel d'informations utiles, sur les mouvements des marchandises à destination de Madagascar.

La procédure a été conçue pour être le plus et la moins contraignante possible. Par conséquent, toute cargaison n'ayant pas fait l'objet d'une validité du BSC ne pourra pas faire l'objet d'un dédouanement. En outre, toute communication de faux documents ou de fausse information à travers la soumission de BSC engage la responsabilité du destinataire et l'expose à des poursuites douanières, et s'achève jusqu'au retour des marchandises au lieu d'embarquement.

Le BSC est la base de la déclaration. Elle contient la présentation des documents, la nomenclature douanière et applique les valeurs du FOB et du Fret.

Depuis la mise en place du BSC, en avril 2007, les volumes traités sont en croissance continue, passant de moins de 1000 BSC au mois d'avril, à plus de 5000 BSC pour le mois d'octobre.

La validation du BSC prend en moyenne un jour ouvrable. Lorsqu'il y a retard, ce retard est généralement dû aux fournisseurs qui tardent à ouvrir leur BSC. Tout retard d'enregistrement du BSC constitue effectivement un facteur de retard au niveau de la procédure de dédouanement, et en particulier pour les expéditions maritimes proches et pour l'aérien.

Pour le mois d'Octobre, les cas de divergences et anomalies constatées lors de la validation des BSC représentent environ 20% des dossiers traités journalièrement.

Les divergences portent le plus souvent sur :

- o l'identité des parties (différence entre le BSC et sur les documents attachés) et/ou les comptes non validés,

O sur les documents (incomplets ou manquants) et/ou sur une divergence entre la description des marchandises dans le BSC et sur les documents.

Ces cas sont quotidiennement transmis à la Division Valeur & Sélectivité¹ de la douane, pour analyse et actions.

Les amendements sont également source de retard. Sur un total de 5162 BSC validés durant le mois de novembre, 204 ont été amendés, soit près de 4%. Les causes identifiées sont principalement liées aux factures et éléments manquants que l'exportateur doit compléter. Une analyse rigoureuse des amendements est en cours pour permettre d'identifier les sources d'erreurs et de prendre les mesures correctives correspondantes, et de réduire les délais de validation dus aux demandes d'amendements, ainsi que le nombre d'échanges relatifs à ces cas, au niveau du Centre Technique.

L'Avis au Public **N°619MFB/SG/DGD** émis par la Douane interdit désormais tout amendement de BSC. Il appartient donc à l'exportateur de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter toute erreur.

§ 3 Le système Trade Net :

A- Introduction :

Le commerce international se développe dans un environnement complexe où des dizaines d'entités publiques et privées collaborent et échangent des informations, afin que le marché vers l'extérieur soit suffisant ou rentable. Toutes les parties doivent réaliser cet échange d'information, dans les meilleures conditions requises par la standardisation, tant sur le plan commercial que de documentation.

Les procédures actuelles du commerce international engagent une quantité conséquente d'échanges manuels de documents tels que les manifestes, les déclarations en douane, les divers certificats et autorisations, les attestations de paiement et les bons à enlever.

¹ La sélectivité consiste en l'analyse combinée de tous les risques associés à une transaction. On constate généralement les risques liés au produit en lui-même, au pays de provenance, au fournisseur, à l'importateur etc. L'attribution du circuit de dédouanement résulte de la sélectivité.

Avec le nombre et le flux physique de tous ces documents, on observe généralement un ralentissement dans la circulation des marchandises, dont les délais exigés pour le dédouanement entraînent et produisent une augmentation inutile des frais d'exploitation.

Le défi consiste donc à créer un environnement stable, à travers lequel il sera possible de développer une économie dynamique, à forte puissance, où les échanges de données, ainsi que le contrôle effectué par l'Etat, constitue une véritable sécurité et participe au développement du pays.

Par conséquent, la mise en place d'une Plateforme nationale, basée sur une infrastructure technologique de haut niveau, reflète la volonté de faciliter les échanges commerciaux et s'avère indispensable pour accroître l'avantage compétitif de Madagascar tant interne que sur le marché d'exploitation.

B- Historique¹ :

L'utilisation du Trade Net a débuté en **1989**, en tant que premier système d'échange de données électroniques mondiales de dédouanement et de documentation sur le commerce.

En lançant la nouvelle version du Trade Net et TradeXchange, le **30 Octobre 2007**, Singapour augmentera davantage la compétitivité de son industrie commerciale et logistique. La nouvelle version du système, Trade Net 4.0, marque une étape déterminante pour maintenir la position du pays, en tant que pôle important du commerce mondial.

En faisant un commentaire sur le lancement du nouveau système Trade Net et TradeXchange, le Directeur des Douanes de Singapour, Monsieur Teo Eng Cheong disait que « c'est la plus importante amélioration du système Trade Net. Et, avec le lancement de TradeXchange, nous espérons mieux satisfaire les besoins du secteur privé et accroître sa compétitivité ».

Le système Trade Net est le cœur de l'application de TradeXchange. Mis en application en **Octobre 2007**, TradeXchange est une plateforme électronique ayant pour objet de faciliter les échanges d'information dans la communauté du commerce et de la logistique.

En plus de Trade Net qui connecte les utilisateurs aux organismes gouvernementaux à Singapour, TradeXchange offre également la connectivité au système commercial et au

¹ Source : communiqué de presse des Douanes de Singapour

système de régulation dans les autres pays. S'appuyant sur la connectivité et le centre d'application de TradeXchange, un grand nombre de services pourront être offerts, tant dans le domaine du commerce que de la logistique, entre autres, la préparation de la documentation commerciale, la gestion de l'approvisionnement, la gestion du fret et de la logistique, le marché financier et les assurances.

TradeXchange est le premier projet informatique à Singapour, mis en place dans le cadre d'un Partenariat Public Privé (3P), CrimsonLogic Pte Ltd ayant été désigné par le Gouvernement, suite à une offre compétitive, afin de le développer, de l'exploiter et d'en assurer la maintenance.

En tant qu'organisme leader dans la facilitation du commerce, la douane de Singapour continuera à rechercher de nouveaux moyens pour assurer l'intégrité du système d'échange de données commerciales, et supporter Singapour dans sa position de hub global pour les échanges commerciaux.

C- La journée d'inauguration :

Sous le Haut Patronage de son Excellence, ex-Président de la République de Madagascar, Monsieur Marc RAVALOMANANA, la journée d'inauguration de Malagasy Community Network Service SA (GasyNet) et du système Trade Net s'est tenue le **Vendredi 25 Janvier 2008** à Andraharo ; la festivité a continuée par un tour des opérations de dédouanement à Tamatave, du terminal à conteneurs, du site scanner, la visite inspection physique et portail du port.

La journée réunit tant les représentants du Gouvernement, que ceux de l'administration des douanes et du secteur privé. Elle fut une occasion de plus pour souligner la complémentarité et l'adhésion de tous aux grands objectifs du gouvernement à cette époque, qui était le Madagascar Action Plan ou MAP, entres autres de bâtir une nation connectée, par la construction de systèmes d'information basés sur les meilleures idées, techniques et technologies, pour permettre en place le processus de développement rapide, la facilitation du commerce et gagner un avantage comparatif certain.

La mise en place de Trade Net se fera progressivement, dans un premier temps à Toamasina, au second trimestre 2007, et ensuite à Antananarivo (Ivato, Antanimena, trois Antennes AGOA et Antsirabe par extension). Le déploiement se poursuivra au second

semestre pour les autres bureaux importants de Madagascar comme par exemple pour Mahajanga.

D- La mise en place du Trade Net :

La mise en place du Trade Net permettra une réduction significative de temps nécessaire au traitement des documents, une diminution des erreurs causées par la répétition de saisie de documents, et une augmentation de la transparence et de la sécurité dans les démarches administratives.

Il est important de souligner que la Trade Net ne remplace, ni ne se substitue à aucun system existant ou prévu, mais se positionne comme un outil d'intégration, en support des systèmes existants, pour en assurer le bon fonctionnement, grâce à la création et à la gestion des interfaces nécessaires.

Trade Net est conçu, dans une première phase, pour assurer les activités suivantes au niveau du dédouanement :

- 🇲🇵 enregistrement des cargos manifestes dans le système Sydonia++ et leur distribution aux organismes autres que la douane y ayant droit,

- 🇲🇵 enregistrement électronique des déclarations en douane dans le système Sydonia++ et leur distribution aux organismes autres que la douane y ayant également droit,

- 🇲🇵 confirmation électronique du paiement des droits et taxes au niveau des banques primaires, de la banque centrale, du trésor, de la douane et du portail de sortie du port,

- 🇲🇵 transmission électronique du bon à livrer du consignataire, du bon à délivrer ou Gate Pass du terminal à conteneurs,

- 🇲🇵 appui sur le contrôle informatisé des marchandises à la sortie des magasins et aires de dédouanement.

1) Les impacts du Trade Net :

Les impacts de la mise en place du système se traduisent par :

- la réduction du délai de dédouanement, qui se situe aujourd'hui, et dans 90% des cas, à 1 jour ouvrable pour les expéditions aériennes, et 2 jours pour les expéditions maritimes

- l'augmentation de la transparence au sein de la procédure ;
- le renforcement de la collaboration entre l'administration des douanes et le secteur privé, dans le cadre d'un processus d'amélioration continue des performances,
- et la progression des recettes douanières.

« La réduction des délais de dédouanement est encourageante (...). Ils révèlent une forte amélioration par rapport aux délais qui avaient été reportés dans Doing Business 2007, puisque le délai moyen semble s'être raccourci de 19 jours (même si une comparaison est rendue difficile par les différences méthodologiques). Sur le plan régional, le délai de dédouanement au port de Toamasina apparaît sensiblement meilleur que celui reporté dans d'autres ports africains tels que Mombassa, et place Madagascar, aujourd'hui, au même niveau d'efficacité que l'Ile Maurice en 2007 »¹.

En bref, l'administration des douanes Malagasy, suite à la mise en œuvre de ce projet ambitieux qu'est la mise en place de Trade Net, peut désormais se hisser au rang des administrations modernes (intervention humaine réduite, réduction des documents, transparence et disponibilité des données en temps réel) et en faire profiter le secteur privé (procédures facilitées, transparence, économie de temps et réduction des coûts).

E- La définition :

Le système Trade Net est un logiciel utilisé pour dédouaner des marchandises par voies maritime ou aérien. Elle traite des dossiers, prépare les circuits de paiement et de domiciliation.

Le traitement se fait sur ligne Internet et par le biais des outils informatiques. D'un coup, l'importateur ou l'exportateur peuvent enregistrer et saisir le DAU à partir de leur bureau respectif.

Le Trade Net répond à des lourdeurs administratives pour simplifier et faciliter toutes les opérations utiles en la matière, afin de diminuer le temps de traitement et la procédure de dédouanement. Les opérateurs enregistrent tout simplement leur support à l'aide d'un flash disque, auprès de la recette des douanes, pour réenregistrer et ressaisir, et enfin pour imprimer

¹ Extrait du Rapport No : 46449-MG « Madagascar, A la recherche du temps perdu vers une croissance soutenue et équilibrée – Mémoire Economique sur le Pays – Volume 1 : Rapport Principal », Banque Mondiale, Décembre 2008

les documents relatifs à leurs expéditions. Et la visite des marchandises se fait obligatoirement par le passage au scanner digital.

F- Ses perspectives :

Le système Trade Net couvre actuellement les principales villes du pays (Antananarivo, Toamasina, Mahajanga, Antsiranana, Toliary et Tolagnaro), ce qui représente près de 98% du volume des opérations d'importation. Il relie, d'une part les commissionnaires agréés aux différents bureaux de douane, et d'autre part les bureaux de douane aux terminaux à conteneurs, aux sites scanner et inspection, pour les formalités de contrôle, et au système bancaire pour le règlement des droits et taxes (banques primaires, banque centrale et Trésor).

Des projets sont en cours pour :

- d'une part, étendre le système sur 6 autres villes, Antalaha, Betainomby, Morondava, Nosy-Be, Sambava et Vohémar,
- d'autre part, y ajouter les consignataires de navire, les différents organes de contrôle, les différentes administrations concernées par la procédure de dédouanement, et l'Institut National des Statistiques, et finalement, en élargir le champ d'application à d'autres Administrations.

G- La mise en place des outils scanner :

Dans un contexte de mondialisation des échanges commerciaux, toute fraude survenant sur les transactions conteneurisées devient une préoccupation. Les programmes de renforcement des mesures de sécurité se multiplient et l'utilisation des technologies modernes d'inspection rapide et non intrusives des chargements à risque devient un élément clé.

Les outils scanners sont utilisés pour radiographier les conteneurs transportés par voie maritime, le colis par voie aérienne, mais aussi les camions, les véhicules et les wagons de chemin de fer.

La technologie de scanner utilise une source de radiation (rayon X, rayon Gamma ou Neutrons) pour pénétrer un objet, et produire des images haute résolution. Ces images sont analysées, en comparaison avec les données de la transaction, afin de déterminer s'il y a une correspondance raisonnable avec les marchandises déclarées.

Les opérateurs scanner expérimentés sont capables de détecter rapidement les chargements minorés, ainsi que les biens non déclarés, tout en réduisant les zones d'inspection et en optimisant les recettes douanières. Les douanes Malagasy sont aujourd'hui dotées de 4 scanners : à Tamatave, Ivato, Toliary et à Mahajanga.

1) Les principaux objectifs de l'utilisation des outils scanners :

➤ Le principal objectif de l'implantation des scanners est certainement de sécuriser les échanges commerciaux internationaux de Madagascar. Cet aspect de sécurisation est un élément clé en faveur de l'obtention de la certification ISPS et l'amélioration de la compétitivité et de l'attractivité des ports Malgaches.

➤ Le second objectif vise à optimiser les recettes douanières, à travers l'utilisation moderne et sophistiquée, permettant d'inspecter plus rapidement et plus en profondeur un plus grand nombre de chargements, tout en gardant une trace des vérifications effectuées.

➤ Les scanners permettent également une plus grande facilitation des échanges et constitue une protection contre les vols et les dommages causés sur les marchandises, lors des inspections physiques.

➤ Enfin, l'utilisation des scanners, en combinaison avec l'outil de gestion de risque, et le service d'assistance de la valeur en douane, le tout à travers le réseau Trade Net, contribue, sans conteste, à l'optimisation des performances de l'administration douanière.

H- Les schémas du Trade Net :

Le Trade Net met en réseau tous les acteurs sur une plateforme informatique commune. Grâce au Trade Net, les acteurs opèrent à partir de leurs bureaux respectifs, c'est-à-dire il suffit de rester sur place pour traiter et régler les différents dossiers de dédouanement.

De plus, Trade Net assurera l'interface avec les systèmes existants des :

- Agents maritimes,
- Déclarants,
- Ministères et agences gouvernementales,
- Organes de contrôle émettant permis ou certificat

GasyNet déploiera la plus récente technologie de Trade Net, celle qui est actuellement en vigueur à Singapour et qui est plus récente que celle développée au Ghana et à Maurice.

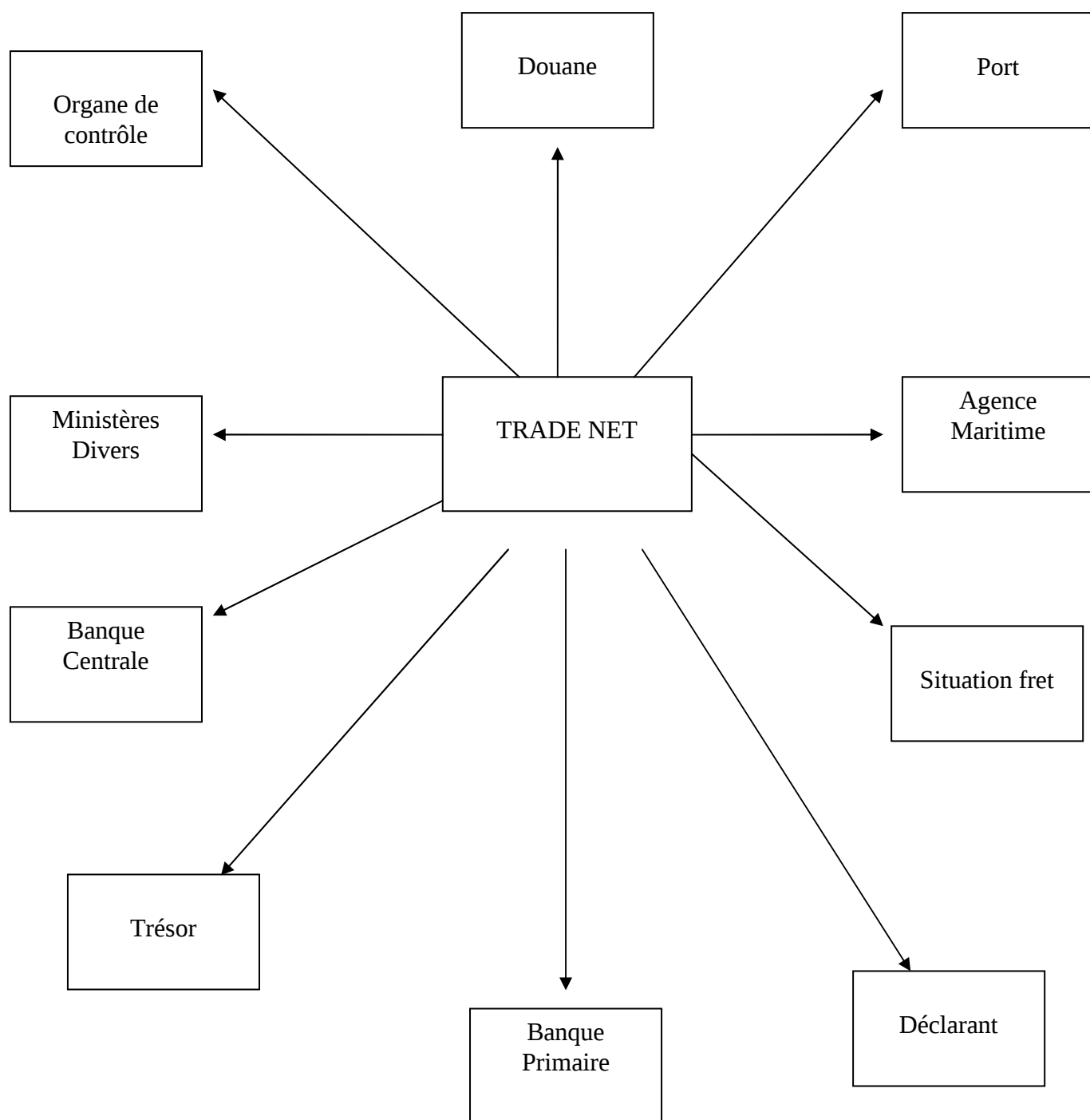


SCHÉMA N°III: Source: Trade Net Madagascar 2008

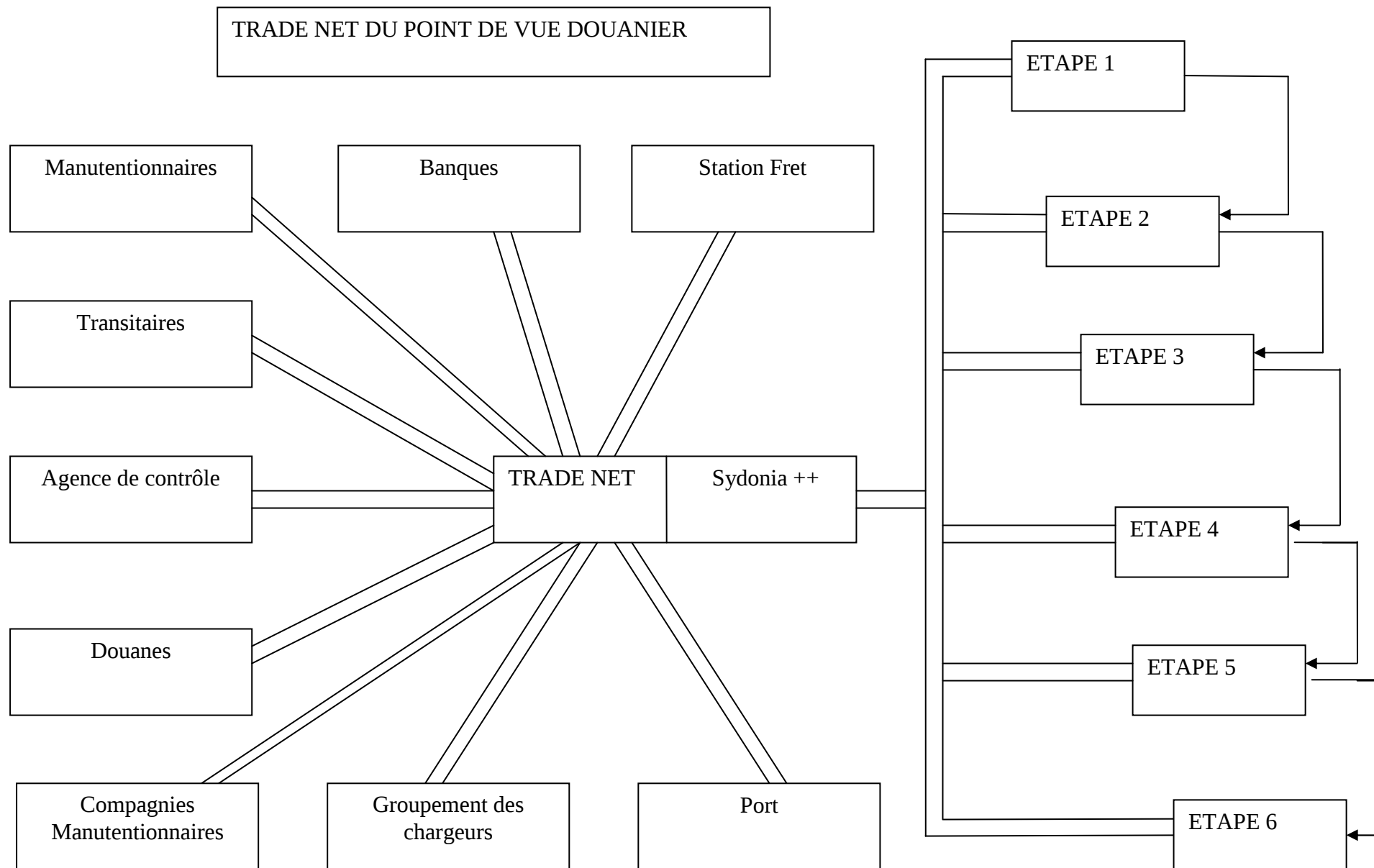


SCHÉMA N°IV: Source: Trade Net Madagascar 2008

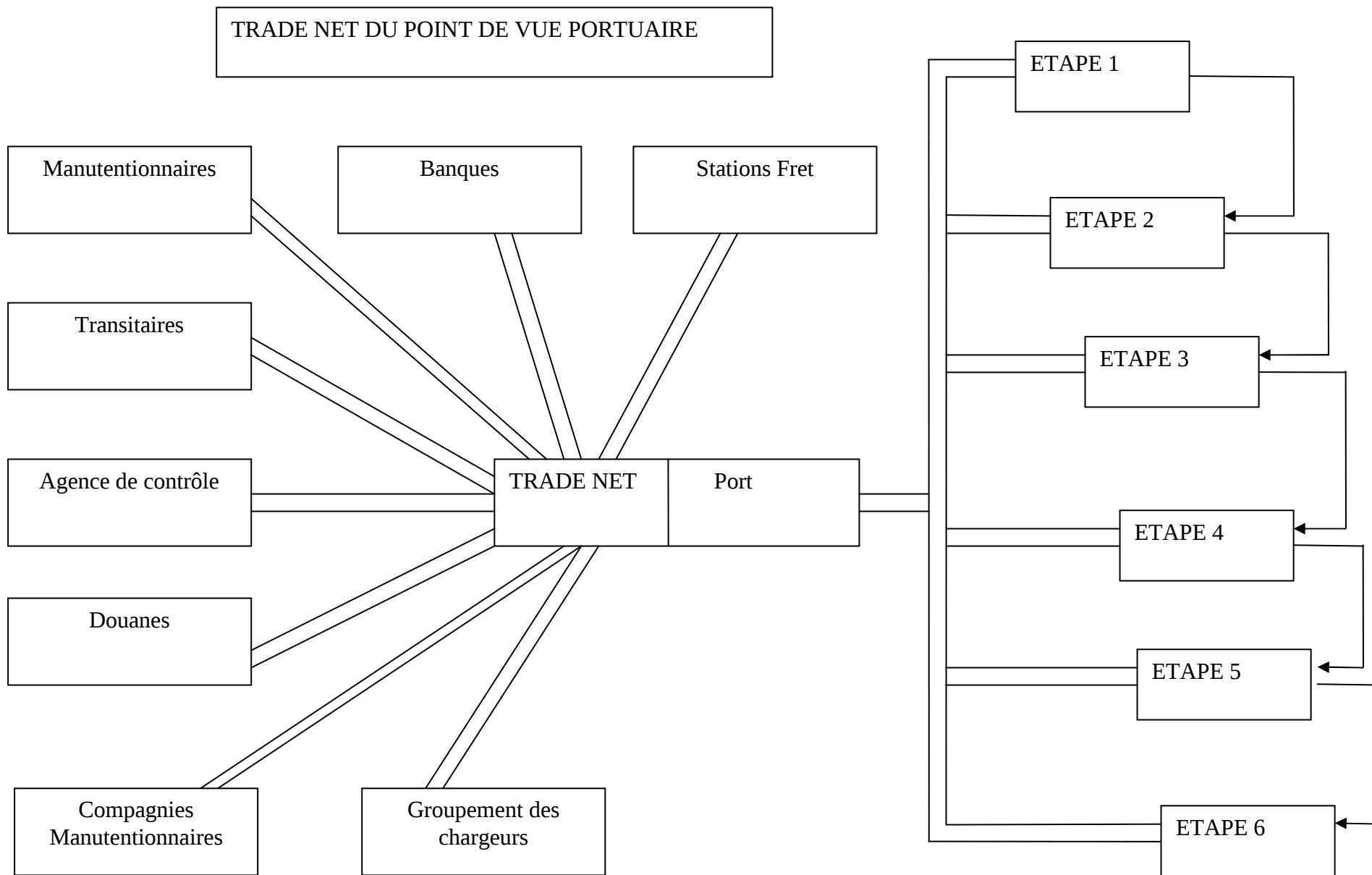


SCHÉMA N°V: Source: Trade Net Madagascar 2008

Ce qui veut dire que le système Trade Net établit une interconnectivité entre les consignataires et les déclarants d'une part, et le Sydonia ++ de la douane, d'autre part. Puis, il établit une distribution automatique de documents clés, tels que le manifeste et la déclaration en douane.

Ensuite, le Trade Net sécurise le processus de paiement des droits et taxes, par des avis de paiements électroniques, et sécurise aussi le processus de sortie du port des marchandises, par le transfert de Bons à Enlever et Bons à Délivrer électroniques, avec ou sans interface, au système de gestion du port.

Après, il assure la transmission électronique des documents requis à l'avance par les autorités de certains pays d'importation.

Enfin, si nécessaire, le Trade Net favorise la connectivité entre les sites régionaux de Sydonia et la Direction Générale des Douanes.

Le système Trade Net proposé interfacera tous les systèmes informatiques des sociétés et organismes impliqués dans le dédouanement des marchandises aux ports de Toamasina, Mahajanga, Toliara, Antsiranana, ainsi qu'à Antananarivo et à l'aéroport d'Ivato.

De plus, ce système proposera une interface avec les systèmes suivants :

- ♣ Le système actuel informatique Sydonia ++ de la douane ;
- ♣ Le système de gestion portuaire qui est actuellement en phase de développement ;
- ♣ Les systèmes des banques commerciales qui perçoivent les droits et taxes.

§ 4 Le circuit de la déclaration en douane sous Sydonia ++¹ :

L'utilisation des outils Sydonia ++ permet à la douane de mieux assumer ses principales missions qui sont le renforcement de l'exécution et de la gestion automatique des différentes tâches et des opérations de contrôle (simplification et allègement des procédures douanières).

¹ Jean BAPTISTE, Cours de Traitement Informatique du Commerce, 2^{ème} année, Institut Universitaire de Gestion et de Management (IUGM), Université de Mahajanga, 2007.

Ce système vise l'amélioration de la qualité et de l'efficacité du service par la réduction des intervenants, des documents, des étapes de contrôle néfaste et du temps réel de dédouanement.

Pour mieux comprendre ce que c'est que le Sydonia ++, on va essayer de donner sa définition, voir ses fonctionnements et ses logiciels d'accompagnement.

A- La définition :

Le Sydonia ++ ou SYstème DOuaNIer Automatisé ++ est un logiciel offert par la CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le Commerce Et le Développement) ou UNCTD en Anglais (United Nations Conference on Trade & Development), conçu spécialement par les Administrations des douanes. C'est l'une des dernières versions du Sydonia.

Le Sydonia ++ est un système ouvert, permettant de rejoindre ou se connecter avec les opérateurs externes comme les déclarants agréés, les gestionnaires de magasins, les transporteurs, les importateurs et les banques, dans un contexte de transparence, de responsabilité, de sécurité et de contrôle.

B- Le fonctionnement :

Les fonctionnalités du logiciel permettent de faire le suivi des opérations à tout moment, d'opérer un contrôle rapide et efficace, et de gérer rationnellement les activités.

Il exécute comme tâche douanière : la gestion du manifeste, la déclaration en douane, la vérification, la liquidation, la caisse, la comptabilité et le magasin sous douane.

C- Les logiciels :

Sous le Sydonia ++, ses logiciels sont équipés de :

- ☛ MODCAR : pour la gestion de manifeste par le consignateur
- ☛ MODBRK : pour la déclaration en douane par le transitaire commissionnaire en douane et pour le transit maison
- ☛ MODCBR : pour la liquidation utilisée par l'inspecteur

- ☛ MODSEL : pour le paiement à la caisse et la comptabilité
- ☛ MODACC : pour la gestion des magasins sous douane.

1) La prise en charge de la déclaration (saisie) :

Il est tenu de saisir la déclaration, en remplissant tous les éléments nécessaires et les enregistre en MODCAR ou en MODBRK, sous support électronique lisible par le Sydonia++, puis il dépose la déclaration au bureau des douanes, avant l'arrivée des marchandises.

2) Le dépôt et le traitement de la déclaration :

La déclaration enregistrée en MODCAR, sous support électronique, est à remettre à l'Unité Banalisée De Dédouanement ou l'UBDD, auprès du service de la douane qui prend en charge la vérification et l'impression, s'il est conforme au connaissance (B/L).

Après le contrôle local de la section Enregistrement, si la déclaration est recevable, un accusé de recevabilité et un accusé de réception, suivis du numéro de la déclaration, datée, seront délivrés à l'intention du déclarant.

Après le contrôle de fond, c'est-à-dire un passage au scanner, la constatation physique est effectuée par l'inspecteur de douane, il est procédé à la liquidation de la déclaration, au terme de laquelle l'extrait du Bulletin de Paie ou BP qui tient lieu d'avis de paiement des Droits et Taxes à l'Importation ou DTI est remis au déclarant.

3) Le règlement des Droits et Taxes :

Que l'opération soit au comptant ou à crédit, le déclarant procède au paiement des Droits et Taxes auprès de la banque primaire de son choix, après liquidation des droits et taxes effectuée par le vérificateur.

Le processus complet consiste en :

- ✓ Paiement des droits et taxes par le déclarant, au niveau de la banque primaire, qui émet en retour une confirmation de paiement au bureau des douanes.
- ✓ Un ordre de virement de la banque primaire à la banque centrale qui émet à son tour un avis de crédit au Trésor public pour le compte du bureau des douanes concerné.

NB : Le paiement ne peut s'effectuer qu'après obtention de l'ordre de virement donné par l'opérateur ou son représentant. Le montant à payer doit, en plus, correspondre avec le montant liquidé.

§ 5 La procédure de dédouanement :

A- La préparation du jeu de documents :

Il appartient à l'importateur et à son déclarant de réunir tous les documents requis pour le dédouanement, et de préparer, à l'avance, tous les éléments de sa déclaration.

Les documents généralement demandés sont :

- ↳ la facture définitive ;
- ↳ le titre de transport (connaissance ou lettre de transport aérien) ;
- ↳ l'original et la copie de l'attestation d'identification fiscale pour la première opération ;
- ↳ la note de colisage ;
- ↳ le certificat d'assurance, le cas échéant
- ↳ et les différentes autorisations requises délivrées par les Ministères ou organismes officiels concernés, suivant la nature des marchandises dédouanées.

B- Les personnes habilitées à dédouaner :

Toute opération de dédouanement doit être effectuée par un commissionnaire agréé ou toute société importatrice dûment agréée à déclarer, pour son propre compte, sauf les cas ponctuels dûment autorisés par le Ministre chargé des douanes, aux termes de l'**Art 91¹** du code de Douanes.

C- L'intégration du manifeste :

Un manifeste est une déclaration sommaire faisant état de l'inventaire des marchandises formant le chargement d'un navire ou d'un avion et comportant au minimum les renseignements sur le connaissance ou lettre de transport, l'identification du contenant, le nombre de colis, la désignation du chargeur ou du destinataire responsable (banque, destinataire réel).

¹ Le commissionnaire en douane doit avoir préalablement obtenu un agrément de la Direction Générale des Douanes. Il peut exercer, pour le compte des sociétés ou exclusivement pour une entreprise industrielle ou commerciale importatrice ou exportatrice de choisir le commissionnaire, moyennant un Ordre de Transit.

Le système Sydonia++ n'autorise l'enregistrement de la déclaration en détail qu'après le dépôt anticipé ou non du manifeste correspondant.

Le dépôt du manifeste constitue, par conséquent, le point de départ de toute procédure de dédouanement. Suivant la réglementation en vigueur, le manifeste doit être déposé dans un délai maximum de 48 heures, à compter de l'arrivée du navire ou de l'aéronef, un dépôt anticipé étant par ailleurs admis et fortement recommandé.

Le module de gestion du manifeste permet une saisie directe dans Trade Net des manifestes contenant un nombre restreint de connaissances, suivie d'une transmission dans Sydonia++, un téléchargement des manifestes dans le système Trade Net, suivi d'une transmission à Sydonia, et un téléchargement Host-to-Host (système à système), en format UNEdifact pour les grands consignataires.

Les impressions et copies papier en série du manifeste disparaîtront progressivement, pour un gain de temps et financier non négligeable.

SECTION II : LE PROCESSUS DE DÉDOUANEMENT

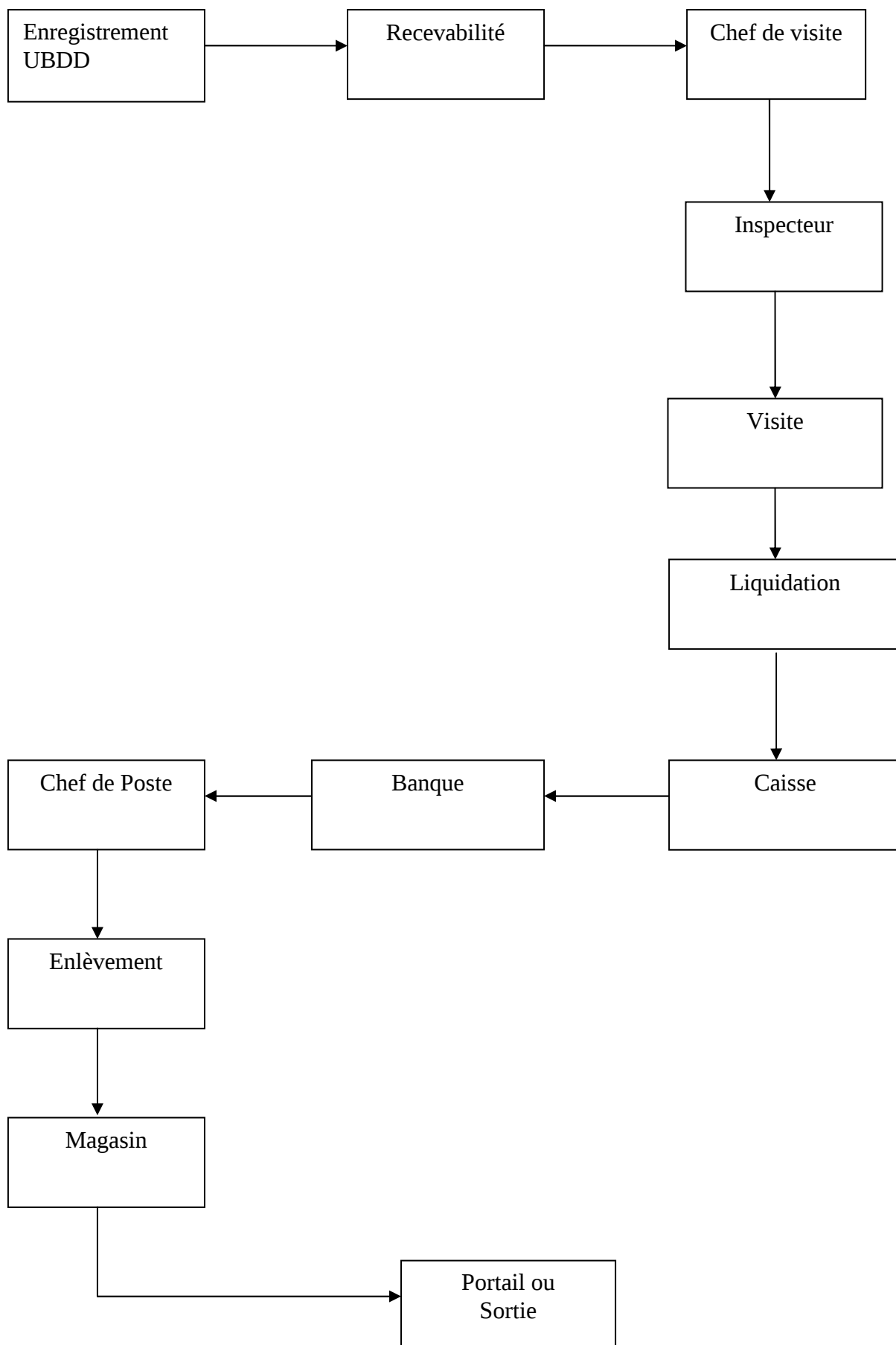


SCHÉMA N°VI: Source: TRAM-Madagascar 2009

§ 1 L'enregistrement de l'Unité Banalisée De Dédouanement (UBDD) :

La saisie et l'enregistrement des déclarations en douane s'opèrent directement dans le Sydonia++.

Les déclarations en douane sont établies à partir de l'unité banalisée de dédouanement (UBDD) installée dans tout les Bureau des douanes, utilisant le système Sydonia++, ou à partir du lieu de travail, via le poste client Sydonia++, pour les déclarants disposant du module Sydonia++ correspondant.

Après avoir saisi et vérifié les documents concernant les marchandises, les déclarants doivent le transmettre dans le répertoire de l'Unité Banalisée de Déclaration en Douanes, selon leur type d'opération (Importation ou Exportation).

Les dossiers doivent être transmis au serveur de base des douanes par téléphone, car ce dernier n'est pas encore installé.

Les déclarants doivent copier le fichier et le transmettre à l'aide d'un flash disque ou disquette dans le répertoire de l'UBDD.

Pour établir cette transmission, il y a quelques étapes à suivre :

- ❖ La première étape consiste à copier le fichier, en ouvrant SAD, puis ASY/SAD dans le répertoire de l'UBDD.
- ❖ Et la seconde consiste à ouvrir le fichier de la MODBRK ou MODCAR, pour le véhicule, suivi du contrôle local.
- ❖ Ensuite, lancer la connexion au serveur en tapant le code d'accès et les mots de passe. On se lance dans la menu fonction, suivie du serveur connexion.
- ❖ Et enfin, on fait le contrôle serveur, plus F9, plus Action, plus contrôle serveur, et si OK, on passe à la liquidation, plus F9, plus Action, plus Liquidation.

Le saisi et l'enregistrement des déclarations en douanes s'opèrent directement dans le Sydonia ++.

C'est dans l'UBDD qu'on fait le contrôle local qui vérifie si le DAU est validé, et le contrôle serveur concernant le manifeste, le connaissance, le Poids Brut, le cours ou la mise à jour du cours, et aussi la liquidation pour obtenir le numéro de la déclaration. Enfin, l'impression de la DAU et la Note de valeur.

§ 2 La recevabilité :

Une fois la déclaration enregistrée, le déclarant devra imprimer le document administratif unique (DAU), le signer et y joindre les documents requis pour ensuite déposer le tout à la section réception des dossiers du bureau des douanes concerné, qui procèdera au contrôle du forme des documents requis.

Il procède tout d'abord à la réception du dossier et vérifie les paperasses ou les pièces jointes. Si la déclaration est remplie convenablement, il faut passer par la vérification de l'authenticité des documents joints, et après, il analyse la conformité des documents au type de déclaration.

Cette déclaration est irrecevable en cas de dépôt tardif et d'anomalie, ou de dossier incomplet. Tout est fait dans le MODBRK ou MODCAR pour le véhicule automobile.

§ 3 Le chef de visite :

Lorsque les documents joints sont conformes au DAU, les dossiers sont tenus de passer au chef de visite, pour que ce dernier le passe à l'inspecteur concerné, après les avoir consulté. Il vérifie aussi le message de risque sur les dossiers.

§ 4 L'inspecteur :

Après avoir reçu l'autorisation du chef de visite, l'Inspecteur liquidateur a pour rôle de vérifier la déclaration, par rapport aux documents joints, à savoir : la valeur, l'origine, le régime et la position tarifaire de chaque article des marchandises à déclarer. Il fait la liquidation manuelle ; signe et appose le cachet au BAE ou Bon A Enlever. Et au cas où il a des problèmes, c'est lui qui procède au redressement des amendes.

§ 5 La visite :

La visite est effectuée par l'inspecteur, assisté d'un agent visiteur, qu'il s'agisse selon le cas d'une visite partielle ou intégrale de la marchandise.

Il y a deux (2) types de visite :

- Le visite systématique ou visite simple, selon la décision du scanner
- La visite intégrale, en cas de doute

Après, on passe à la révision qui sert à vérifier les valeurs et la position tarifaire.

L'agent visiteur a pour rôle de tenir un registre, de transmettre et de délivrer le document. Il rédige le certificat de visite comportant une confirmation de la commande qui doit être semblable à la facture commerciale domiciliée et présentée avec le DAU.

Cette facture contient des éléments qui déterminent les formalités préparatoires, la désignation, l'article, la qualité, le prix unitaire et le montant en devises, selon l'incoterm 2000 à choisir.

§ 6 La liquidation :

La liquidation est effectuée par le visiteur, notamment par l'inspecteur liquidateur pour qu'il constate que les documents présentés sont identiques à ceux des pièces jointes.

Il existe deux (2) sortes de liquidation :

- Liquidation de la déclaration
- Liquidation du Bon à Enlever

§ 7 La caisse :

C'est la caisse qui délivre un Avis de Paiement des Droits et Taxes ou APDT à la Banque. Le paiement doit être effectué par virement, et il doit être visé sur la déclaration PRIMATA et Bon A Enlever ou Embarquer, avant de transmettre le Document Administratif Unique ou DAU auprès du service comptable, et le Bon A Enlever au service d'enregistrement, pour apurement du registre.

§ 8 La banque :

C'est là qu'on effectue le paiement. Si l'importateur ou l'exportateur n'a pas de numéro de compte, la solution plus rapide consiste à faire un versement en espèce auprès du transitaire en lui donnant l'ordre de virement.

§ 9 Le chef de poste :

Venant de la banque, les bordereaux doivent être remis au chef de poste pour qu'il puisse contrôler que vous avez bien payé.

§ 10 L'enlèvement :

L'enlèvement est effectué après la délivrance du Bon à Enlever, qui a été vérifié par le chef de poste. Cette étape consiste à faire sortir les marchandises des clients du magasin à Terre Plein, jusqu'au Portail. On le fait sur le MODSHD ou MODCBR.

A- Les formalités au niveau du consignataire de navire :

Muni de l'original du connaissance, le déclarant doit se présenter auprès de la compagnie de navigation pour obtenir son **bon à délivrer**, moyennant paiement :

- des frais de dossiers,
- du montant du fret, si payable à destination,
- des éventuels frais de surestaries, si applicables,
- et de frais de désinfection du (des) conteneur(s), si pris en charge par la compagnie.

La délivrance du bon à délivrer se traduit directement par sa validation dans le système Trade Net et sa communication directe au terminal à conteneurs.

Par ailleurs, il faut également noter que la compagnie de navigation demande systématiquement une caution (chèque ou espèce, suivant le cas) destinée, en cas de défaillance du déclarant, à couvrir tout ou une partie des **éventuels frais de retard**¹.

B- Le retrait des conteneurs au niveau du terminal à conteneurs (TAC) :

Pour pouvoir récupérer son (ses) conteneur(s), le déclarant se présente ensuite au bureau du terminal à conteneurs pour obtenir son bon à livrer ou Gate Pass, contre paiement des frais d'enlèvement et des autres **frais éventuels**².

L'accomplissement de la procédure se traduira par la validation du Gate Pass dans le système Trade Net et sa communication aux entités concernées.

NB : Au niveau du terminal, les conteneurs sont classés par blocs et organisés de manière à ce qu'il n'y ait pas besoin de déplacer plus de 5 conteneurs pour en récupérer un.

¹ Les éventuels frais de retard seront facturés à la confirmation du retour des conteneurs et de leur état. Ils sont calculés par conteneurs et de leur état. Ils sont calculés par conteneur et sur une base journalière.

² Les frais éventuels sont décomptés à partir de l'expiration du délai de franchise (07 jour calendaires), préalablement notifié au déclarant et/ou à l'importateur.

C- Le retrait des marchandises non conteneurisées :

Ces formalités concernent les marchandises en vrac, les marchandises en conventionnel et les colis provenant des conteneurs de groupage.

Après avoir accompli les formalités du « **bon à délivrer** » auprès de la compagnie de navigation et sur présentation de l'original du connaissement, le déclarant s'acquitte de la facture du port, celle-ci comprenant :

- ✓ les frais de débarquement et les éventuels frais de dépotage, et,
- ✓ les péages et les autres frais éventuels (extra mouvements, ***frais de magasinage***¹ etc.).

L'accomplissement de la procédure se traduira par la validation du « **bon à délivrer** » dans le système Trade Net et sa communication aux entités concernées.

D- Les conditions d'accès dans l'enceinte du port :

Pour des raisons de sécurité et de traçabilité des opérations de dédouanement, le transporteur doit être préalablement autorisé à entrer dans l'enceinte du port.

Pour cela, le transporteur doit :

- . être affilié à une association de transporteurs reconnue par la douane de Mahajanga;
- . avoir été enregistré dans la base de données de la douane de Mahajanga;
- . munir chauffeur et aide chauffeur des badges délivrés par la douane de Mahajanga;
- . pour un accès au terminal à conteneurs, avoir un « **bon à embarquer** » ; (cargo charges) dans le cas d'une exportation, ou un bon à livrer ou gate pass dans le cas d'une importation ;
- . s'assurer que les frais portuaires ont été préalablement acquittés,
- . pour un accès aux magasins du port, avoir un « **bon d'enlèvement** », avec une déclaration en douane, dans le cas d'une opération d'importation.

¹ Les frais de magasinage sont décomptés à partir de l'expiration du délai de franchise (10 jour calendaires), préalablement notifié au déclarant et/ ou à l'importateur.

Il appartient à l'importateur ou au déclarant de choisir son transporteur. Pour le cas du transit national routier, le moyen de transport doit être préalablement agréé par l'administration des douanes et muni d'une plaque bleue marquée « TNR ».

Au moment où le transporteur se présente à l'entrée de la zone portuaire, la Gendarmerie et la Brigade Spéciale d'Intervention (BSI) du port de Mahajanga vérifient :

- ✓ le statut du dédouanement dans le système Trade Net, et,
- ✓ l'autorisation d'accès du transporteur.

Les transporteurs répertoriés par l'Autorité portuaire sont seuls autorisés à entrer dans le port, et vont procéder, soit au déplacement des marchandises vers le site scanner ou le lieu de la vérification physique, lorsqu'il est requis, soit à l'enlèvement des marchandises, lorsque cela est autorisé.

Après cette vérification par la Gendarmerie nationale, le transporteur autorisé à entrer dans l'enceinte portuaire se dirige, par la suite, vers le terminal à conteneurs ou vers les magasins et aires de dédouanement.

E- La sortie du port :

Seule l'autorité douanière est habilitée à autoriser la sortie des marchandises de l'enceinte portuaire.

Après avoir accompli toutes les formalités requises, le transporteur se présente au Bureau Central de Brigade (BCB) pour effectuer les formalités de sortie du Port et se dirige par la suite vers le portail de sortie.

L'agent des douanes au portail vérifie dans le système Sydonia++ et Trade Net que toutes les procédures ont été effectuées, avant d'autoriser la sortie des marchandises, et il imprime l'Attestation De Dédouanement (ADD¹) y afférant.

¹ L'ADD constitue le document justificatif de dédouanement pour les marchandises circulant sur le territoire national.

SECTION III : L'ANALYSE DES ÉTATS DES LIEUX DU TRAM

La société TRAM-Madagascar de Mahajanga se situe au centre ville de Mahajanga ou plus précisément à Mahajanga-Be, dans une zones très fréquentée par les nationaux et les étrangers, parce qu'en face d'elle se trouve le marché Bazar-Be, juste à coté le Bar Restaurant « l'ALAMBIC » et le « TOUBANI », et pas très loin « l'hôtel du vieux Baobab » où les étrangers tels que les touristes ou vacanciers adorent passer leurs temps.

Elle est facile à trouver. En plus, le bureau de l'agence se trouve près du port et du bureau de douanes, ce qui facilite le déplacement de ses agents pour effectuer leur tâche. La société n'a aucune difficulté pour la préparation des documents qui leur ont été confiés par les mandateurs, car elle se trouve presque au centre des services qui collaborent avec elle (banque, recette des douanes, port, terminal à conteneurs, etc...). En conclusion, la société Transit Aérien et Maritime de Mahajanga dispose de plusieurs avantages, par rapport aux autres transits grâce à son emplacement.

CHAPITRE II : LE DÉDOUANEMENT D'UN VEHICULE AUTOMOBILE

Pour pouvoir dédouaner un véhicule, l'importer, le vendre ou l'acheter et pour pouvoir comprendre le choix de notre thème, il est nécessaire de parler un peu des automobiles. Ce chapitre est donc divisé en trois (3) grandes sections. Premièrement, les généralités sur les véhicules automobiles. Deuxièmement, le dédouanement d'un véhicule par le système Trade Net. Enfin, la statistique des importations de véhicules automobiles à Madagascar.

SECTION I : LES GÉNÉRALITÉS SUR LES VÉHICULES AUTOMOBILES¹

§ 1 Les étymologies :

Le mot « **automobile** » provient du **Latin : *mobilis*** qui veut dire « qui bouge » et du **Grec : *auto*** qui signifie « soi-même » ; cette définition se réfère donc surtout à son caractère auto-propulsé, qui distingue l'automobile de la voiture. Il a été créé lors de l'invention des premières « voitures automobiles », car elles étaient munies d'un moteur avec source d'énergie embarquée, alors que les autres « voitures », diligences, calèches, carrioles, chariots et autres véhicules terrestres étaient mus par un ou des chevaux (hippomobiles) ou un ou des bœufs.

Le substantif « automobile » est attesté vers **1890**, mais son genre, aujourd'hui seulement féminin, est longtemps resté, pour les linguistes, un sujet ouvert. L'académie française s'est prononcée, dès **1901**, pour le genre féminin, mais la polémique ne s'est éteinte que bien après, le masculin étant attesté ponctuellement jusqu'en **1944**.

En raison de sa large diffusion, et de son usage dans les milieux les plus variés, l'automobile est aujourd'hui appelée sous de nombreux noms, familiers ou argotiques : voiture, bagnole, caisse, tacot, tire, guimbarde, chignole, charrette ou, au **Québec**, char.

§ 2 Historique :

Le premier véhicule automobile, qui est «La Ford T », fonctionnel, a été inventé en 1769 par **Joseph Cugnot**, sous le nom de ***fardier de Cugnot***. Mais il faut attendre la deuxième moitié du XIX^e siècle et les progrès liés à la révolution industrielle, pour que les véhicules automobiles personnels se développent, et prennent finalement leur nom actuel d'automobile, en 1890. La naissance de l'automobile s'est donc faite par l'adaptation d'une machine à vapeur sur un châssis autonome. Des problèmes techniques et sociaux ont retardé

¹ Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Segment_automobile

le développement de l'automobile, dès le début du XIX^e siècle. L'encombrement de la chaudière, les matériaux inadaptés aux hautes pressions, les châssis supportant mal les vibrations, furent les principaux obstacles techniques, mais la dangerosité perçue et réelle de ces engins sur les routes, à l'époque, a en outre conduit à des législations contraignantes, comme le *Locomotive Act* au Royaume-Uni.

Les premières automobiles produites et commercialisées sont à vapeur (*L'Obéissante* d'**Amédée Bollée** en **1873**), mais déjà, à cette époque, les premiers prototypes utilisant les nouveaux moteurs à explosion sont réalisés, et bénéficient de l'encombrement réduit de ce type de propulsion. Au même moment, le développement des connaissances liées à l'électricité mène à la réalisation des premières voitures électriques : on a donc trois modes de propulsion en concurrence, au tournant du XX^e siècle. La vapeur est rapidement supplantée, mais le développement rapide des performances des voitures électriques est stoppé par l'absence de progrès notable dans le stockage de l'énergie, et c'est finalement le moteur à explosion, par ses progrès continus, qui l'emporte sur les autres modes de propulsion. Cette époque est celle de la course à la vitesse, et là aussi, c'est la voiture électrique qui s'illustre d'abord (*La Jamais Contente* est la première à franchir la barre des 100 km/h, en **1899**), avant d'être supplantée par la voiture à moteur à explosion. C'est aussi la période de la naissance des premières courses automobiles, telle *Paris-Rouen* dès **1894**. L'automobile reste alors un produit de luxe, à l'usage contraignant, utilisée sur des infrastructures inadaptées.

La *Coccinelle* était la voiture la plus vendue au monde. Deux facteurs vont contribuer à son développement : le revêtement progressif des routes en ville et en campagne afin de faciliter l'usage des bicyclettes et des voitures, et le développement de nouvelles méthodes de production (taylorisme, fordisme), qui mènent à la première voiture de grande série, *la Ford T*. Celle-ci pose définitivement l'empreinte de l'automobile sur la société du XX^e siècle. Les innovations se succèdent ensuite, mais sans changement conceptuel fondamental. Les grandes lignes de l'automobile de série actuelle sont tracées par **Lancia** en **1922**, avec la *Lambda* à carrosserie autoporteuse et suspension avant indépendante, **Chrysler** en **1934** avec la *Airflow* qui introduit l'aérodynamique dans l'automobile de série, **Citroën** et le développement de la Traction Avant, à partir de **1934**, puis l'introduction des freins à disque sur la *DS* en **1955**, ou encore par **Porsche** et la boîte de vitesses à synchroniseurs coniques de la 356.

Le développement de l'automobile est fortement marqué par les crises, comme le *krach de 1929* et la Seconde Guerre Mondiale. Celles-ci redistribuent les cartes de l'industrie, en favorisant les regroupements, et provoquent le retour en grâce des petites automobiles,

l'apogée de ce phénomène étant atteinte en Allemagne dans les **années 1950**, avec les micro-voitures telles l'**Isetta**. Cette sortie de crise est aussi le début des **Trente Glorieuses**, période marquée dans tous les secteurs de l'automobile par un grand essor, qui se traduit par une augmentation du choix, de la production et de l'accession à l'automobile, via l'ouverture du recours au crédit, dans les **années 1960**. Cette croissance de la production, mais aussi de la taille des voitures, de leur vitesse, est stoppée net par le **premier choc pétrolier**. Celui-ci, conjugué à la hausse de l'insécurité routière, aura des conséquences à long terme sur la relation entre l'automobile et la société, conduisant en particulier à une forte vague de réglementation sur la vitesse autorisée. Les aspects sociaux (écologie, sécurité routière) deviennent des enjeux importants dans la conception des automobiles, à la fin de XX^e siècle, conduisant à une nouvelle vague d'innovations dont le **downsizing** et surtout la motorisation **hybride**, lancée sur la **Honda Insight** et la **Toyota Prius**

§ 3 La définition :

Une **automobile** est un véhicule terrestre à roues, propulsé par un moteur embarqué dans le véhicule. Ce type de véhicule est conçu pour le transport de personnes sur une route, mais sa définition peut s'étendre jusqu'au transport de marchandises, ainsi que jusqu'à des véhicules pouvant fonctionner sur tout terrains.

L'automobile est un moyen de transport personnel parmi les plus répandus, actuellement sur la planète. Sa capacité habituelle de transport est généralement de cinq personnes, mais peut varier de une à neuf places. L'usage limite l'emploi du terme automobile aux véhicules de dimensions inférieures à celle des bus et des camions, mais englobe parfois les véhicules utilitaires légers à usage personnel. Bien qu'étant des véhicules *automobiles*, les deux-roues motorisés ne sont pas classés parmi les automobiles.

§ 4 Le fonctionnement :

Le principe de l'automobile consiste à placer sur un châssis roulant un groupe motopropulseur et tous les accessoires nécessaires à son fonctionnement. Ces éléments sont contrôlés par le conducteur, via des commandes, souvent sous forme d'un volant et de pédales.

Formée par un châssis et une carrosserie qui constituent un habitacle fermé, muni de sièges permettant le transport de personnes, l'automobile est généralement propulsée par un moteur à combustion interne. Un ou plusieurs moteurs électriques peuvent également

fonctionner de concert avec le moteur thermique, voire le remplacer. La puissance mécanique fournie par le moteur est transmise aux roues de l'automobile. Ce sont les éléments supportant le véhicule et permettant sa mobilité par l'intermédiaire d'une boîte de vitesses et des organes de transmission. Les suspensions réalisent, quant à elles, une liaison élastique entre le châssis et les roues.

Les instruments de contrôle et les commandes tels que le volant, les pédales ou le tachymètre, permettent la conduite de l'automobile. Le réservoir permet le stockage du carburant nécessaire au fonctionnement du moteur, tandis que des batteries ou un alternateur alimentent en courant les organes électriques. Enfin, les éléments de confort (climatisation, autoradio, ...) et de sécurité (éclairage, ABS, ...) sont des accessoires en nombre toujours croissant.

§ 5 Le secteur industriel automobile :

L'industrie automobile prend une place importante dans l'industrie de plusieurs grands pays industrialisés. Elle prend parfois un aspect stratégique, compte tenu à la fois de sa proximité historique avec les industries militaires, de l'importance qu'elle peut prendre dans le produit intérieur brut et l'emploi de certains pays (États-Unis, France, Grande-Bretagne, Allemagne), et de l'image que l'automobile peut donner d'un pays, auprès de l'extérieur (le *design* Italien, l'*american way of life*, la *mécanique* Allemande, le *zéro défaut* Japonais, l'*innovation* Française, etc.).

Le secteur de l'industrie automobile est aujourd'hui organisé en grands groupes d'assembleurs finaux qui utilisent des pièces en provenance d'un grand nombre de fournisseurs et de sous-traitants, mais qui maintiennent généralement en interne les activités industrielles les plus lourdes comme la tôlerie ou la production des moteurs. La production globale s'élève, en 2007, à 56 millions de voitures particulières, dont :

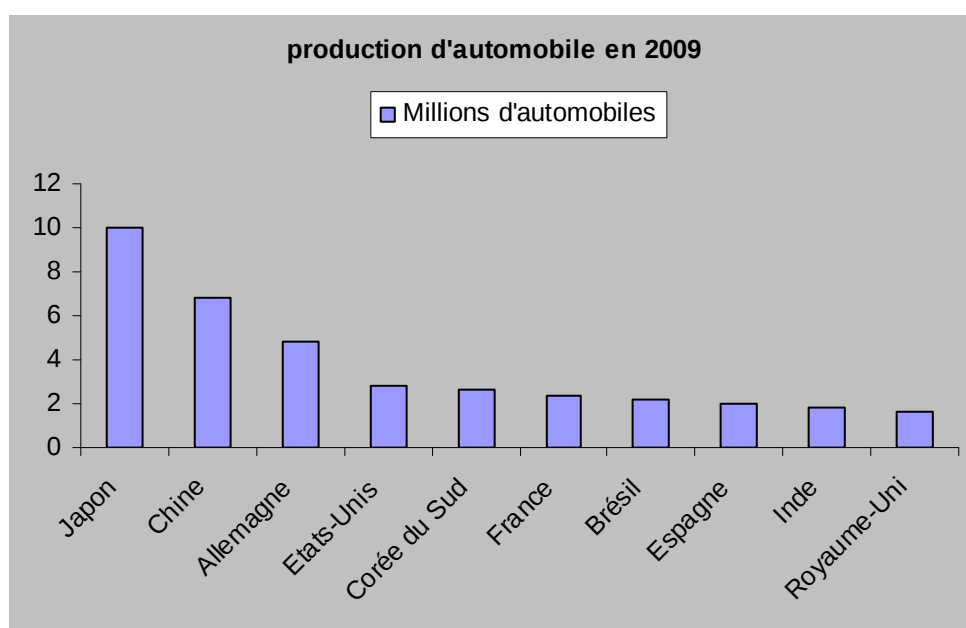
- 7,9 millions pour le groupe **Toyota** ;
- 6,3 millions pour le groupe **General Motors**, et,
- 6 millions pour le groupe **Volkswagen AG**.

Les principaux équipementiers, dont le chiffre d'affaires est supérieur à 10 milliards d'euros, sont Denso, Delphi, Visteon, Valeo, Faurecia, Magna International, Bosch...

Tableau n°I : Production d'automobile en 2009

Pays	Japon	Chine	Allemagne	Etats-Unis	Corée du Sud	France	Brésil	Espagne	Inde	Royaume-Uni
Millions d'Automobile	10	6,8	4,8	2,8	2,6	2,4	2,2	2,0	1,8	1,6

Graphique n°1 : Production d'automobile en 2009



Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Segment_automobile

D'après les statistiques, l'Asie de l'Est prend la tête des premiers pays producteur d'automobile au monde, avec le Japon au premier rang et la Chine au second. L'Allemagne au troisième rang, tandis que les Etats-Unis sont au quatrième. La Corée du Sud se trouve au cinquième rang et la France au sixième. Sans oublier le Brésil qui est au septième, l'Espagne au huitième, l'Inde au neuvième et le Royaume-Uni au dixième.

Ce sont les dix (10) premier Pays producteurs et fournisseurs de véhicules automobiles au monde.

SECTION II : LE DÉDOUANEMENT D'UN VÉHICULE PAR LE TRADE NET

Tout d'abord, nous voulons vous informer que les véhicules dont nous allons parler sont des engins, et surtout des voitures d'occasion.

L'importation des voitures particulières d'occasion de catégories B, C, D et E (sauf pour les diplomates) est soumise au Contrôle d'Identification de Véhicules Importés d'Occasion ou CIVIO selon la **Note 306-MEFB/SG/DGD** du **21/06/2006**.

Le Contrôle d'Identification des Véhicules Importés d'Occasion a été développé par la SGS en Côte d'Ivoire, en réponse à l'intention de l'administration de libéraliser l'importation des véhicules d'occasion. La douane avait alors effectivement besoin d'un moyen efficace pour l'estimation de l'âge et de la valeur des véhicules.

Mises à part les implications économiques et douanières, le CIVIO a aussi d'autres grands objectifs tels que:

- remettre de l'ordre dans le secteur véhicules d'occasion,
- et rajeunir, à terme, le parc automobile du pays.

Pendant le mois d'Octobre 2007, le nombre d'identifications réalisées s'élève à 338 véhicules (même niveau que celui du mois d'Août 2007). Les principales marques importées demeurent Renault, Peugeot et Volkswagen.

Le délai de mise à disposition des certificats (3 jours ouvrables) est respecté dans les 93 % des dossiers.

§ 1 Les procédures à suivre :

A- Le traitement de BSC et RI au niveau du GasyNet :

Le traitement du Bordereau de Suivi des Cargaisons et le Rapport d'Inspection se fait par étape, sous forme de Procédure:

❖ **Première étape :** l'importateur doit effectuer et déposer une demande de vérification auprès du bureau de la société GasyNet, muni des pièces suivantes :

- Fiche de renseignement à l'importation (2 exemplaires)
- Carte grise originale ;
- Connaissance ou LTA ;
- Copie de l'attestation de déménagement ou de l'autorisation de franchise ;
- Carte d'Identité Nationale, passeport, carte de résident ou NIF pour les camions ou les camionnettes, et carte statistique.

- Et le numéro de compte de l'Importateur

❖ **Deuxième étape :** Retrait du Rapport d'Inspection Recevabilité dans les 3 jours, après identification physique du véhicule.

❖ **Troisième étape :** Etablissement de la déclaration en douane, paiement des droits et taxes et de la prestation GasyNet. C'est l'**arrêté 8426/2007** qui fixe le montant des frais de prestation GasyNet.

❖ **Dernière étape :** Enlèvement du véhicule, s'il n'existe aucune anomalie dans les dossiers, par exemple, dossier incomplet; car si c'est le cas, il faut compléter les dossiers manquants.

B- Le traitement de la DAU :

Tout d'abord, le traitement commence par la saisie sur ordinateur au bureau du transitaire ; le copier ou le coller ou l'enregistrer sur flash disque, après, le faire passer à l'UBDD pour faire copie coller sur flash disque, sur l'ordinateur de la douane, faire le contrôle local, le contrôle serveur, la liquidation pour obtenir le numéro de la déclaration et enfin imprimer la DAU et la note de valeur.

C- Le suivi de la déclaration :

Le suivi de la déclaration consiste à faire suivre la déclaration de l'UBDD jusqu'au portail par le déclarant.

D- L'enlèvement des marchandises :

Après avoir acquitté le paiement des Droits et Taxes à l'Importation, le Sydonia ++ édite le Bon de Sortie correspondant. Ce Bon à Enlever sera vérifié par le chef de poste avant la sortie des marchandises sous douane. Cette sortie est subordonnée à la délivrance de l'Attestation de Dédouanement ou l'ADD pour contrôle et vérification par les Brigades Mobiles de Surveillance ou BMS.

La société Transit Aérien et Maritime de Madagascar (TRAM-Madagascar) utilise cette procédure pour dédouaner un véhicule automobile au sein de la douane ou port à Madagascar.

§ 2 Précisions complémentaires concernant les motos et engins :

Il faut souligner et bien préciser que seules les voitures particulières de type B, C, D et E sont soumises au contrôle CIVIO.

Par conséquent, les motocyclettes et engins divers en sont exclus. Après validation du BSC ou Bordereau de Suivi des Cargaisons, le dédouanement de ces marchandises est soumis, au préalable, à une demande de valeur à déposer auprès de la Division Valeur et Sélectivité (Immeuble de la société GasyNet, Enceinte Galaxy Andraharo, Antananarivo), en ce qui concerne les « engins d'occasion » et les « motocyclettes » importées en quantité commerciale.

Les pièces à produire auprès de la Division Valeur et Sélectivité aux fins de détermination de la valeur des engins d'occasion ou motos sont les suivantes :

- Carte grise originale ;
- Facture originale ;
- Notice technique ou attestation du constructeur, mettant en évidence l'année de la première mise en service de l'engin ;
- Connaissance ;
- BSC (Bordereau de suivi des cargaisons).

Après notification de la valeur par la Division Valeur et Sélectivité à l'importateur et au bureau de dédouanement, la déclaration en douane doit être établie par un transitaire agréé en douane.

§ 3 Les documents relatifs à l'importation de véhicules d'occasion :

Les documents obligatoires à fournir comme pièce jointe pour dédouaner un véhicule d'occasion à l'importation sont de deux (2) types, différents selon le cas ou la situation de l'importateur à savoir : l'importation simple (achat de véhicule à l'extérieur, cadeau d'un ami ou d'une famille de l'étranger...), ou quelqu'un qui veut déménager pour vivre de nouveau à Madagascar.

D'où, pour le cas d'une simple importation, les documents nécessaires sont :

☛ **BSC ou Bordereau de Suivi des Cargaisons** qui sert à identifier, à contrôler, à tracer et à prévoir les flux des véhicules entrant à Madagascar.

☛ **B/L ou connaissance** : utile pour connaître tous les renseignements sur l'expéditeur ou l'intermédiaire, le lieu d'embarquement, le poids du véhicule et la nature de sa provenance, et enfin le nom du navire qui l'emporte, et les coordonnées du destinataire.

☛ **Carte grise** : c'est une sorte de pièce d'identification, attestant que le véhicule appartient réellement à l'importateur et venant de telle ou telle personne. Il sert aussi à connaître le nombre des passagers et le poids maximum que le véhicule peut transporter.

☛ **Certificat de conformité** : pour le camion ou la camionnette, ou plus précisément pour les véhicules ayant comme poids brut supérieur ou égal à 3,5 tonne (3,5t).

☛ **CIN ou Carte d'Identité Nationale** de l'importateur, ou son passeport sont utiles pour connaître son identité ou s'il est en règle.

☛ **NIF ou Numéro d'Identification Fiscale** pour le camion, la camionnette et le Bus, mais pour les VP ou Voiture Particulière le NIF n'est pas exigé.

☛ **Autorisation préalable** : c'est une autorisation délivrée par l'Administration ou organisme de tutelle pour certains articles sélectifs, dont la sortie ou l'entrée dans le territoire doit être soumise à une réglementation spéciale, où nécessite un contrôle strict. Et pour le cas de l'importateur qui veut s'immigrer, tous les dossiers de simple importation sont utiles, mais les décisions de franchise sont obligatoires, sous présentation de certificat de déménagement définitif ou certificat de changement de résidence, appuyé par la liste d'inventaire visée par l'autorité compétente de la ville où il résidait avant (Mairie ou chef de la circonscription ou district).

SECTION III : LES STATISTIQUES DES IMPORTATIONS DES VÉHICULES AUTOMOBILES À MADAGASCAR

§ 1 Analyse géographique du commerce extérieur :

L'analyse géographique montre que le niveau d'insertion de Madagascar dans l'un des marchés régionaux (COI, COMESA, SADC) reste relativement faible. Le pays échange finalement peu avec ses voisins, à peine 10% de son commerce se fait avec l'Afrique et l'Océan Indien, et reste structurellement tourné vers l'Union Européenne (presque 50% des exportations et 16,4% des importations), la France, restant de très loin, le premier client historique de Madagascar, avec une part relativement stable (47%, en incluant les zones franches, ou 37,6% hors zones franches).

Plusieurs tendances sont remarquables, parmi lesquelles la progression des échanges avec l'Asie de l'Est (Chine et Japon) représentant désormais 14,9% des importations de Madagascar (12,7% en 2006), et l'Inde et le Pakistan à 6,4% (4,5% en 2006). Le Bahreïn reste le premier pays fournisseur, grâce à l'essence et le gas-oil, pour 21,9% de part des importations. Enfin, il est délicat de dégager une tendance concernant les autres pays africains, en raison des volumes d'échanges peu significatifs et irréguliers, d'une année à l'autre.

L'analyse des composantes du commerce extérieur malgache confirme un réel décollage : le commerce extérieur de Madagascar (export + import) enregistre une progression record de 29,6% à 2,6 Mds€ (Milliards d'euro).

§ 2 Les pays fournisseurs :

L'union européenne (UE) est le premier fournisseur de Madagascar en matière d'importation de véhicule automobile, pour un montant de 65%. Sans parler de l'Asie de l'Est (Japon et Chine), pour un total de 20%, de l'Inde, pour une somme de 10%, et des Etats-Unis pour un chiffre de 5%.

Citons les dix plus grandes entreprises productrices d'automobiles en 2009 :

1. Toyota (Toyota, Lexus et Daihatsu) : 7 923 069
2. General Motors (Chevrolet, Opel, etc.) : 6 259 520
3. Volkswagen AG (Volkswagen, Audi, etc.) : 5 964 004
4. Alliance Renault-Nissan (Renault, Nissan, etc.) : 4 926 857
5. Ford Motor Company (Ford, Mazda, etc.) : 4 731 286
6. Honda (Honda et Acura) : 3 868 546
7. Hyundai Kia Automotive Group (Hyundai et Kia) : 3 578 374
8. PSA (Peugeot et Citroën) : 3 024 863
9. Suzuki : 2 284 139
10. Fiat Group (Fiat, Lancia, etc.) : 1 990 715

§ 3 Les budgets de l'importation (en milliards d'Ariary) :

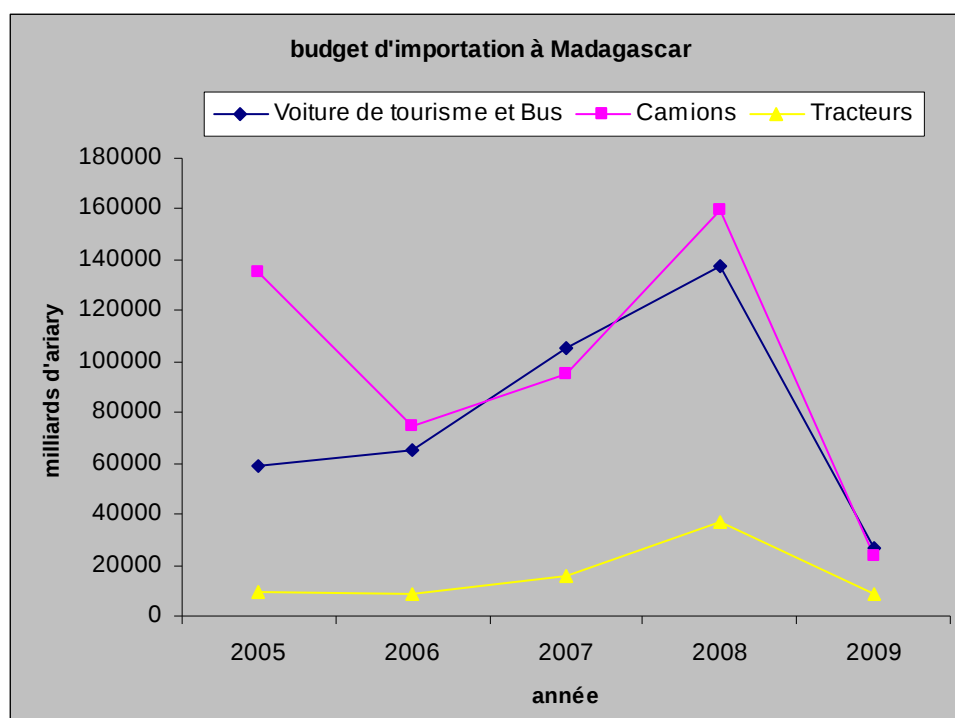
Tableau n°II : Les budgets de l'importation à Madagascar

	2005	2006	2007	2008	2009
Voitures de tourisme et Bus	58.773	65.137	105.512	137.523	26.576
Camions	135.430	74.813	94.993	159.418	23.826
Tracteurs	9.314	8.971	15.371	37.019	8.367

Source : Institut National de la Statistique (INSTAT) - Direction des Statistiques Economiques (DSE). Antananarivo - Madagascar.

Ces types de véhicules sont les plus importés et utilisés à Madagascar. Les voitures de tourisme et les bus sont utilisés pour le transport des Hommes, en général. Les camions sont utilisés pour le transport dans des territoires enclavés, dans les routes secondaires, de marchandises lourds. Les tracteurs sont utilisés par certains Malgaches pour les travaux au champ, pour le transport des produits ou marchandises lourds des sociétés et divers transports quelconque (brique, sable, terre etc...).

Graphique n°2 : Les budgets de l'importation à Madagascar



D'après ce graphique, à Madagascar, les gens achètent beaucoup plus de camions que d'autres types de voiture, à cause de l'existence de nombreuses zones enclavées dans le pays. Ils leurs servent pour transporter des passagers et des productions venant de la campagne, pour pouvoir les présenter au marché de la ville, ou inversement.

Les voitures de tourisme et bus sont les deuxièmes véhicules les plus importés vu l'importance de leur rôle pour la circulation dans les villes provinciales ou régionales.

Les tracteurs sont les moins importés à cause de la faiblesse du pouvoir d'achat des agriculteurs Malagasy car ils coûtent chers. Ainsi, ce sont presque seulement les entreprises qui les achètent. C'est la raison de la faiblesse de son taux d'importation.

De ce fait, en 2005-2006, l'importation de camions à Madagascar a beaucoup chuté, pour une raison économique, engendrée par une crise politique causée par le désaccord au niveau de l'élection entre les candidats à la présidence. Mais en 2006-2007, il s'accroît légèrement et ne cesse de s'accroître jusqu'en 2008. Par contre, en 2008-2009, il rechute à cause de la crise économique due au conflit politique entre Monsieur Andry Nirina RAJOELINA (Président de la Haute Autorité de Transition) qui a arraché le pouvoir prématurément à Monsieur Marc RAVALOMANANA, après sa démission, suite aux événements de 2009.

L'importation des voitures de tourisme et bus croît légèrement à partir de 2005 et n'arrête de s'accroître jusqu'en 2008, car la demande de ces services est supérieure aux offres. Cela a motivé les opérateurs à importer plus, jusqu'à défier l'importation des camions, en 2006-2007. En sus, l'importation des voitures de tourisme et bus n'a rencontré une chute qu'en 2009, pour la même raison évoquée ci-dessus.

Pour les tracteurs, leur importation, en 2005, stagne et baisse légèrement à la fin de cette année. A partir de l'année 2006, il s'accroît et accroît encore plus jusqu'en 2008, mais décroît en 2009, pour la même cause que les deux autres.

Notons que toutes les importations à partir de la fin de l'année 2008 ont chuté à cause du conflit politique qui a entraîné une crise économique, non résolu jusqu'à maintenant et qui bouleverse toutes les opérations commerciales de Madagascar, surtout au niveau international, tant à l'import qu'à l'export.

§ 4 Les nombres de voitures dédouanées par le Transit Aérien et Maritime de Mahajanga :

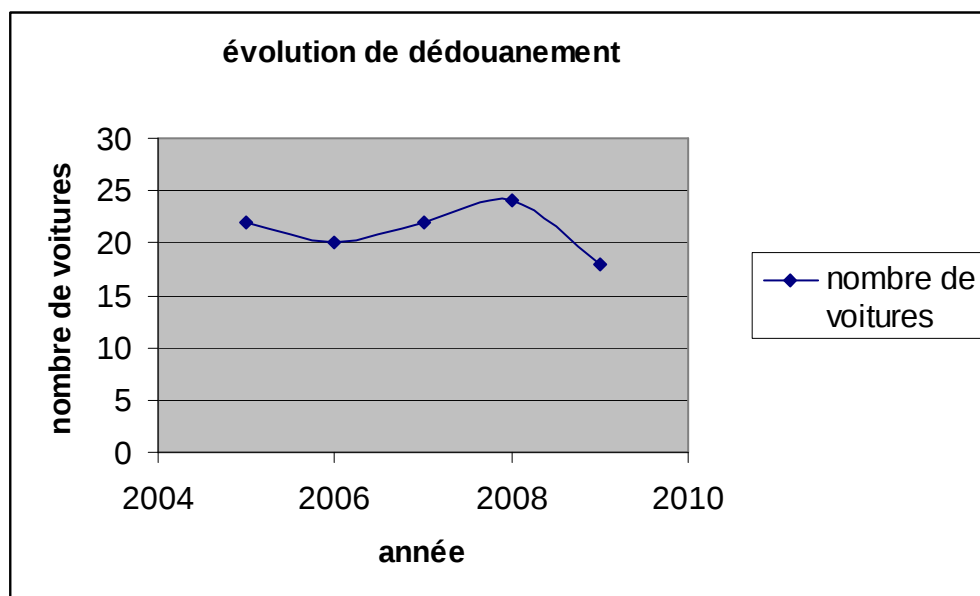
Dans une (1) année, la société TRAM-Mahajanga dédouane au sein du port et de la douane, dix-huit (18) à vingt-cinq (25) véhicules automobiles. 70% de ces véhicules dédouanés sont des camions et des voitures poids lourds, 20% des voitures particulières et 10% des tracteurs.

Tableau n°III : L'évolution de dédouanement

Année	2005	2006	2007	2008	2009
Nombre de voitures	22	20	25	24	18

Source : TRAM de Mahajanga, 2010

Graphique n°3 : L'évolution de dédouanement



L'augmentation ou la diminution de dédouanement d'un véhicule automobile dépend du nombre de client. Sur ceux, la qualité du personnel d'une société transitaire est nécessaire pour l'accroître ou l'augmenter. La société TRAM de Mahajanga est parmi les sociétés transitaires qui disposent de cet avantage. La situation politique, économique et financière d'un Pays joue aussi un rôle important sur cette évolution. Prenons l'exemple sur la graphique ci-dessus, la chute du dédouanement de l'année 2008-2009 est l'œuvre de cette situation.

A- Les problèmes rencontrés dans l'accomplissement de ce travail :

Les problèmes rencontrés sont multiples :

- pour les document administratif : il y a beaucoup d'attente, car il faut une (1) semaine pour avoir la recevabilité auprès du Ministère des travaux publique qui délivre la fiche technique.

- la visite du SGS et les travaux jusqu'à la déclaration en douane nécessitent trop de temps, maximum deux (2) semaines.

- il y a beaucoup de sorties d'argent pour le service des travaux et de la douane.

- après le document administratif, deux cas peuvent se survenir :

* si à crédit, la quittance ne sera délivrée qu'après un mois et demi (1/2 mois). Elle est accompagnée d'un certificat modèle n°1 pour faire la Manutention et le chargement.

* si au comptant, la quittance sera délivrée tout de suite.

- préparation au niveau du GasyNet : il y a une fiche de renseignement à remplir appelée « fiche de renseignements à l'importation ou DVI ». Cette fiche est formellement à remplir avec des documents joints recommandés pour avoir la recevabilité. Et la société GasyNet est très stricte à ce sujet.

Ces documents joints sont :

- photocopie du carte grise,
- photocopie du CIN légalisé,
- certificat de résidence,
- copie du connaissance B/L,
- copie d'un facture Jirama.

- après le DVI ou Division de Valeur à l'Importation, il faut faire une demande CIVIO pour avoir le RI ou Rapport d'Inspection.

Et c'est après que tous ceci soient terminé qu'on peut faire la déclaration en douane.

CHAPITRE III : L'ANALYSE GLOBALE DE LA SITUATION

L'utilisation du Trade Net a débuté en **1989**, en tant que premier système d'échange des données électroniques mondial du dédouanement et de documentation sur le commerce. Ce système n'a cessé de s'accroître en lançant toujours une nouvelle version. Le Trade Net s'améliore au fur et à mesure, en ce qui concerne l'efficacité de contrôle, le système d'alimentation électrique, l'organisation et sur la création d'une plateforme d'administration intégrée, et enfin sa dispersion dans certains autres Pays dans le Monde. D'où, analysons en premier lieu les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces du système Trade Net par la méthode SWOT (Strength, Weakness, Opportunities, Threats), en second lieu, la résolution apportée par l'auteur, par les chercheurs scientifiques et par d'autres organisations concernées pour résoudre les problèmes et les difficultés de ce système, et en dernier, les recommandations et propositions d'action.

SECTION I : L'ANALYSE DU FFOM

§ 1 Les forces :

Le système Trade Net introduit de nombreuses forces à savoir : la rapidité d'opération, les traitements des dossiers sans déplacement, l'efficacité de contrôle, la sécurisation des dossiers. Cela exige l'utilisation d'outils informatiques performants, la facilité de connexion à travers le monde, la liaison vers tous les satellites, l'amélioration de la qualité de travail, qui engendre le développement rapide et durable des Pays comme le nôtre : Madagascar.

§ 2 Les faiblesses :

Comme toutes choses, le Trade Net a aussi quelques faiblesses, à savoir :

- ☛ Le premier suspect à l'origine de la faiblesse du Trade Net est le Virus, car toutes les opérations se font électroniquement et à travers des outils informatiques ; il y a aussi la perturbation de la connexion via Internet ;

- ☛ Les traitements de l'amélioration informatisée sont rapides et efficaces. Parfois, le délestage provoque un retard considérable sur le temps prévu. Pour cela, les prestataires doivent avoir un groupe électrogène de secours pour l'alimentation électrique, pendant les coupures de

courant. Le carburant devient alors une nouvelle charge pour les prestataires qui veulent améliorer la qualité de leur travail, par la mise en œuvre du Trade Net.

- ☛ Bon nombre de douaniers et quelques employés des commissionnaires agréés manquent de connaissances pratiques et théoriques en la matière.

- ☛ Les zones enclavées ne font pas parties des bénéficiaires, sauf si l'on installe de nouvelles zones de communication satellitaire, et en plus, alimentées en électricité, en permanence. Certains sites touristiques méritant une connexion en Trade Net en sont dépourvus, tels Anjajavy, Maroantsetra, Cap Masoala et d'autres régions enclavées.

§ 3 Les opportunités et les menaces :

A- La suppression d'emplois chez les prestataires agréés :

Dans le Trade Net, le traitement des dossiers nécessite l'intervention d'outils informatiques. Il permet d'effectuer plusieurs tâches dans un meilleur délai, avec moins d'effectif manipulateur. Ce qui fait qu'il peut se substituer aux travaux des êtres humains. La suppression d'emplois se passe surtout au niveau des prestataires agréés.

B- L'insuffisance des offres aux agréés :

Bon nombre de sociétés sont dépourvues des outils en question. Par conséquent, certains prestataires ferment leurs portes et abandonnent leurs activités. A cet effet, les sociétés qui investissent dans l'achat des matériels peuvent continuer leurs exploitations et obtiennent des bénéfices énormes, face aux petites sociétés transitaires.

C- Le surcoût des frais d'exploitation :

L'existence du GasyNet présente un frais de prestation élevé, qui devient une charge importante pour les opérateurs économiques, car toutes marchandises importées et exportées de Madagascar doivent payer de la PG ou Prestation GasyNet et il n'y a aucune exception de franchise. En tant que sous traitant de l'Etat, cette société exerce un monopole et il est impossible de le contester.

D- Le virus :

Le Virus constitue une menace pour Trade Net, car toutes les opérations sont informatisées, et qu'un petit virus peut détruire facilement tout, en effaçant ou en contaminant les documents dans les ordinateurs non protégés, ou sur le flash disque ou disquettes....

SECTION II : LES PROPOSITIONS D'AMELIORATION DE LA PRESTATION DU TRAM-MADAGASCAR

§1 La création d'emplois :

Le Trade Net pourra supprimer de nombreux emplois au sein d'une entreprise. L'investissement en matériels informatiques peut soulager l'employeur et assurer sa conquête, en ce qui concerne l'évolution technologique. Pour soulever le problème de la suppression d'emploi, il est évident d'orienter les employés vers d'autres emplois nouvellement créés.

§ 2 L'offre des agréés :

Les offres sont accaparées par les prestataires ayant des moyens financiers. Ainsi, l'Etat et la banque sont priés d'aider les Petites et Moyennes Entreprises ou PME dans le secteur, tertiaire y compris les prestataires à faible capital, pour renforcer leur capacité, et pour qu'elle puissent investir en matériels, soit sous forme de prêt bancaire, soit sous forme d'une aide financière à faible taux d'agios. De ce qui précède, pour fortifier les offres auprès des agréés, il est important de faire appel aux investisseurs, notamment les capitaux locaux et étrangers.

§ 3 La hausse de frais d'exploitation :

Dès l'arrivée du frais de prestation de GasyNet, une hausse remarquable a été constatée lors du dédouanement des marchandises à échanger. Ces frais sont devenus exorbitant et rendent insupportable la vie des opérateurs à moyen et faibles capitaux. Pour équilibrer ces frais, les opérateurs déposent toujours leurs doléances, lors des tables rondes, tant nationales que locales pour les opérateurs qui sont touchés par les difficultés économiques. Seuls, les opérateurs étrangers et les grandes sociétés ne contestent à ces frais.

§ 4 La protection et l'entretien permanent des outillages et infrastructures :

Comme le Trade Net est informatisé et géré à partir d'outils informatiques et d'infrastructures ultra-modernes, toutes les entités doivent consacrer un certain fonds pour la protection des matériels et l'entretien permanent des outillages et des infrastructures en question.

§ 5 La formation du personnel :

La formation coûte cher aux employés et aux douaniers manipulateurs de saisie. Chaque opérateur doit remplir les conditions requise pour mettre en œuvre la stratégie en question : « Trade Net ». Les employés et les douaniers qui ont des problèmes dans la manipulation des outils doivent bénéficier de formation de haut niveau. Cette formation nécessite des investissements. L'Etat l'a toujours confié au Partenariat Privé Public ou 3P, aux Organisations Non Gouvernementale ou ONG et aux organismes para-publics qui préparent des ateliers et des séminaires pour orienter le personnel sensible y compris les déclarants et les opérateurs de saisies.

SECTION III : LES PROPOSITIONS D'ACTIONS

§ 1 L'évaluation de l'ensemble des résultats :

L'ensemble des Résultats entendus du Trade Net est plutôt réussi vue l'efficacité de la sécurité et du contrôle, l'étendue du réseau et la protection de l'économie Malgache. Grâce à ce système, Madagascar participe à la compétitivité, en ce qui concerne le Commerce International. Mais il y a des imprévus qui ont des impacts négatifs sur l'utilisation de ce système à savoir le problème de délestage, le problème de réseau satellitaire à Mahajanga, pour la connexion, l'attaque de virus et les cataclysmes naturels pendant les saisons cycloniques.

Malgré tous ces inconvénients, le Trade Net est toujours resté le meilleur outil pour le dédouanement des marchandises. Les chercheurs scientifiques ont adopté de nouvelles technologies pour le rendre encore invincible et fiable ; par exemple, l'installation du back bon, par le biais de câbles et de fibres optique et le câble de LION...

Ces installations font parties des moyens pour résoudre le problème de la lenteur de la connexion. Ceci n'est qu'un exemple concret, car il y a plusieurs autres nouveaux appareils et systèmes utilisés. L'Etat lui-même s'implique, en intervenant la résolution du délestage, car plus

le Trade Net fonctionne mal, plus les échanges commerciaux vont baisser. Il faut noter que l'utilisation de Trade Net est une porte ouverte pour Madagascar pour participer à la mondialisation.

§ 2 La projection de la situation :

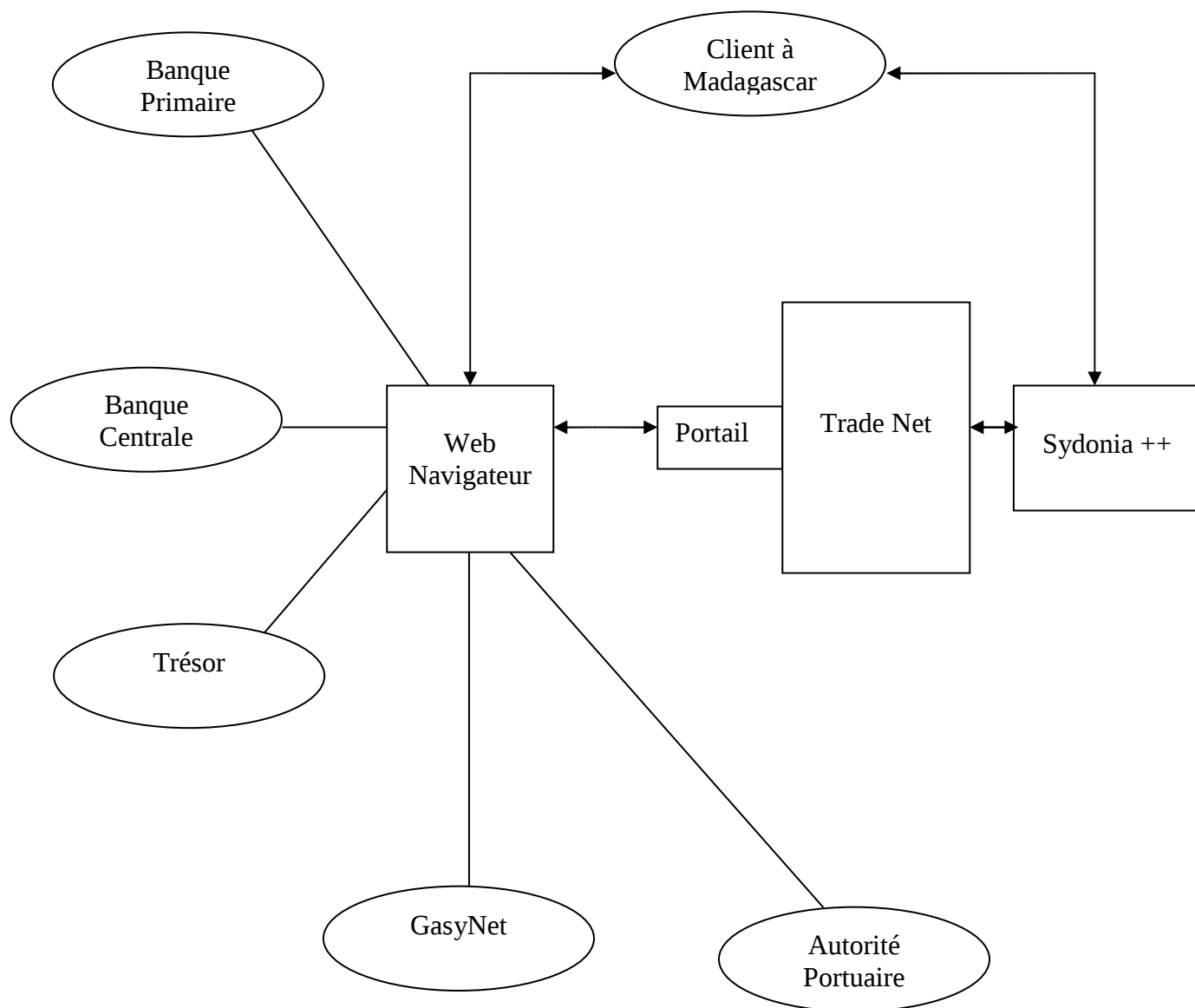


SCHÉMA N°VII : Source : GasyNet Madagascar, 2008.

Cela veut dire que tout est lié au Trade Net par réseau Internet. Par exemple, pour un opérateur qui veut exporter ou importer des marchandises, il doit naviguer sur le site « Web Navigateur » et à partir de là, il doit effectuer le paiement (droits et taxes, les commissionnaires agréés, le frais des marchandises...) auprès de la Banque Primaire ou Banque Centrale ou au

Trésor. Avec l'aide de Web Navigateur, le client peut se connecter à GasyNet et aux Autorités Portuaires pour effectuer ses opérations.

Toutes ces procédures doivent être obligatoirement effectuées à partir du logiciel du Sydonia ++ version 2.7 qui est doté des données citées précédemment. Le résultat attendu de cette nouvelle version permet aux opérateurs d'assurer la sécurité de tous les documents ; la procédure du dédouanement doit se faire en ligne.

§ 3 Les actions proposées :

Le Trade Net a été créé pour alléger et faciliter les procédures de dédouanement des marchandises, tant à l'importation qu'à l'exportation, et pour lutter contre la corruption des douaniers, et enfin pour contrôler la circulation des marchandises entrant et sortant de Madagascar, par image virtuelle, en visitant les marchandises sur scanner mobile, installé dans le port local.

A- La conception :

La conception du Trade Net répond aux renforcements de capacité du personnel, à l'acquisition de nouveaux matériels liés à l'Internet, à l'installation d'Anti-virus, et à l'installation de câbles téléphoniques et d'Internet dans toutes les régions de Madagascar. Il est primordial et nécessaire d'installer les infrastructures précitées, afin de pousser et promouvoir notre économie, face à la mondialisation.

B- La confirmation :

D'après ce qu'on a dit plus haut, l'utilisation du Trade Net nécessite un certain nombre de choses :

- Formation du personnel dans la manipulation des outillages informatiques.
- Achat de matériels et d'outillages informatiques haut de gamme, comme les ordinateurs portables (écran plat) pour faciliter et mobiliser les traitements des dossiers par l'intervention des flashs disques pour stocker les documents, avant de les imprimer.
- Les Anti-virus doivent être installés sur les outillages pour protéger et nettoyer les machines.

- L'installation des câbles Back bon permet d'accélérer en haut débit la communication à travers le monde.

C- La reconversion :

L'emploi du système a mis un terme aux anciennes procédures qui demandaient de grands efforts pour les commissionnaires agréés tels que les transitaires et les clients exportateurs ou importateurs pour le traitement des dossiers et la livraison des marchandises, puisque tous les traitements se faisaient manuellement, occasionnant des pertes de temps et l'insécurité des marchandises stockées au port, qu'elles soient conteneurisées ou en vrac.

D- Le plan d'action :

Madagascar a adopté Trade Net en 2006, et à partir de cette date, l'Etat n'a cessé de l'améliorer et de le propager à travers plusieurs régions de Madagascar.

Ce système a été prévu sur le plan d'action pour dédouaner les marchandises à l'import et à l'export, en temps réel, quel que soient les modes de transport : aérien, maritime, routier ou ferroviaire...

Le système Trade Net a été implanté dans le but de protéger l'économie Nationale, afin d'atteindre le développement rapide et durable que l'Etat a promis à la Nations, aux partenaires para-publics et aux bailleurs de fonds étrangers.

E- La recommandation :

L'utilisation de Trade Net pour le dédouanement des marchandises circulant dans le territoire a des limites, pour qu'il y a des marchandises prohibées qu'on ne peut dédouaner qu'à partir d'une autorisation spéciale délivrée par le Ministère de tutelle, basée sur la nature des marchandises : le Ministère de la défense pour les armes, énergie et mine pour les produits et extraits du sol...

Ce logiciel de traitement refuse complètement, si les pièces jointes recommandées ne sont pas conformes aux pièces exigées.

F- La résolution :

L'Etat a bien reparti la tâche de chaque ministère pour délivrer l'autorisation de dédouanement des marchandises en question. Prenons un exemple : à l'importation, seul le ministère du transport et de la météorologie peut autoriser un importateur de voiture lourd à importer dans le territoire. Il peut délivrer l'autorisation de dédouanement selon l'âge relatif autorisé à circuler dans le territoire.

De la même manière pour l'importation des armes et munitions ou similaires, le ministère de la Défense Nationale s'occupe de la délivrance de l'autorisation de dédouanement de ces marchandises, car l'importation d'armes est prohibée sur le territoire, sauf qu'en cas exceptionnel pour un tiers qui pourra autoriser à importer de ce genre de marchandise à titre de port d'arme individuel pour sa sécurité personnelle.

A l'exportation, pour les produits forestiers tels que les bois travaillés et les produits végétaux bruts non travaillés, l'autorisation du dédouanement est confiée au ministère des Eaux et Forêts.

Pour les produits miniers, le Ministère de l'énergie et des mines se charge de l'autorisation.

Quoi qu'il en soit, l'Etat protège ses institutions, et la mise en œuvre de Trade Net permet de gérer en toute transparence, sous l'égide des autorités compétentes installées dans les régions. La promotion de notre économie en matière d'échanges commerciaux dépend notamment des investissements en infrastructures. Pour le commerce, il importe que la mise en œuvre de Trade Net nous permet de déployer notre économie étant donné nos produits potentiels d'exportation, qui méritent d'être exploités vers les marchés régionaux, tout d'abord, avant d'atteindre les marchés du Nord.

*

*

*

Le Trade Net est un commerce qui se réalise électroniquement ou par l'intermédiaire de l'Internet et effectue ses actions par l'intervention de ses entités comme l'enregistrement du DAU, le BSC, le Sydonia ++ et le passage Scanner...C'est un système utilisé pour dédouaner des marchandises, y compris les véhicules, étudié dans ce présent mémoire. Les documents à fournir sont différents lors du dédouanement, selon le type de marchandise ; ceux des véhicules leurs sont spécifiques.

Nous avons développé ci-dessus les avantages et les inconvénients du système Trade Net. Mais malgré tout cela, elle reste toujours efficace et fiable dans ce domaine.

Et d'après les résultats obtenus, dans l'utilisation de Trade Net, toutes les opérations n'ont connu de problème sérieux, pour lesquels on n'ait trouvé de solutions, car malgré les quelques faiblesses du système, des spécialistes comme les chercheurs scientifiques parviennent toujours à les résoudre, en adoptant de nouvelles technologies.

Le système Trade Net devient de jour en jour performant, grâce à l'utilisation de nouveaux appareils pour prévoir les imprévus.

D'où, les fraudes et les vols ont diminué ou ont presque disparu, au niveau de la douane, après l'utilisation du système Trade Net. Grâce à l'utilisation de ce système, à l'heure actuelle, Madagascar bénéficie de ses avantages et peut protéger son économie.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Face à la percer de la mondialisation, Madagascar tend toujours à améliorer le système des échanges commerciaux à travers ses clients potentiels.

D'où, le TRAM Madagascar participe à cette vision. C'est une société en pleine croissance qui cherche toujours à augmenter son rendement et à satisfaire ses clients grâce à sa rapidité au travail, à son efficacité.

Durant ce stage, nous avons pu élargir nos connaissances sur le savoir faire en commerce international et en la pratique des théories acquises à la Faculté de Droit, des Sciences Économiques et de Gestion. Cette formation pratique nous a permis d'acquérir une expérience élargie, et nous a fait entrer dans la réalité économique mondiale.

En bref, la situation de la société, notamment au service de l'Etat et l'application des lois en vigueur en parallèle, avec les réalités économique locales, nous a incité de choisir ce thème. Nous voulons également faire part des connaissances que nous avons acquises durant nos longues années d'études, ainsi que des recherches effectuées auprès de plusieurs sociétés transitaires. De ce fait, nous avons été intéressé par l'amélioration de matériels informatiques dotés de logiciels performants au sein de la Douane et par l'investissement de l'Etat pour améliorer la qualité des échanges commerciaux du Pays. Cet investissement nous permet de hâter le traitement des dossiers, cela ne doit pas dépasser le temps défini au préalable : 24 heures pour la voie aérienne et 48 heures pour la voie maritime.

La mise en œuvre du Trade Net a des impacts négatifs et positifs au niveau social. Le développement rapide et durable du Pays pourra être atteint facilement, car le traitement des dossiers sera accéléré tandis que du point de vu social, la suppression de quelques postes auprès des établissements pourra augmenter fortement le taux de chômage au niveau des salariés. La technologie moderne et de pointe profite au monde économique local, qui est susceptible de promouvoir nos échanges commerciaux.

En sus, l'Etat sollicite la collaboration des 3P ou Partenariat Privée Public, pour assurer le développement socio-économique rapide et durable.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

- 📖 CIABRIANI Sylvie, « Le services dans le commerce international », Presses Universitaires de France, 1996.
- 📖 DE MELO Jaime – GRETHER Jean Marie, « Commerce International, Théories et Applications », De Boeck & Larcier s.a 1997, Département De Boeck Université, Bruxelles, Paris, 844 pages.
- 📖 ESCARFAIL Guy, « Le contour du Trade Net », édition 2007.
- 📖 KIPPRA Stéphan Njugana Karingi (Kenya), SIRIWARDANA Mahinda Université de Nouvelle-Angleterre (Australie) et RONGE Eric (Kenya), « Implication de la Zone de Libre Echange et l'Union douanière », édition Novembre 2002, 83 pages.
- 📖 MALECO Dominique, « Magasine de Transport Maritime », édition 1999.
- 📖 RAHARIJAONA Alain Liva, « Initiation au règle du Commerce International », édition Mars 2006.
- 📖 Dr SCHMITT Otto, Université des sciences appliquées SARRE, « Application de l'Analyse SWOT », édition Nathan Juillet 2001, 320 pages.
- 📖 VIGARIE André, « Echanges et Transports Internationaux », édition 1985.

DOCUMENTATIONS

- 📁 AUXIMAD, Manuel de procédure, Cycle Transit, 28 Février 2008.
- 📁 Code des Douanes, Ministère des Finances et du Budget (MFB), 2006.
- 📁 Conférence des Nations Unis sur le Commerce Et le Développement, 22 et 23 Octobre 1993.
- 📁 Extrait du Rapport No : 46449-MG « Madagascar, À la recherche du temps perdu vers une croissance soutenue et équilibrée – Mémoire Economique sur le Pays – Volume 1 : Rapport Principal », Banque Mondiale, Décembre 2008.
- 📁 Guide de rédaction d'un mémoire de Maîtrise, Mars 2008.
- 📁 Newsletter, Malagasy Community Network Services (GasyNet), Edition Spécial, Inauguration du système Trade Net, Janvier 2008.

☞ ANDRIANTOMPOSON Ndimby Malala, « Gestion Informatisée et d'entretien de la société Madagascar Automobile » : étude de cas de la société Madauto-Antananarivo, Mémoire de Maîtrise ès sciences de Gestion, Option : INFO-ORG, Université de Toamasina, Année : 1999, 106 pages.

☞ BELA Christian, « Les contributions du port de Toamasina aux échanges extérieur » Mémoire de Maîtrise ès sciences économiques, Université de Toamasina, Année : 2007, 101 pages.

☞ RAKOTONIAINA Midera Zafiniarilala Thérèse, « Etudes et Analyses des Opérations suivi et contrôle Administratifs en Commerce International », Mémoire du Brevet de Technicien Supérieur (Bacc+2), BTS, Filière : Commerce International, Madagascar Développement Formation (MDF), Université d'Antananarivo, Mars 2008, 68 pages.

☞ RAMANANKAVANA Ernot, « La contribution du port de Toamasina dans la mise en œuvre de la reforme portuaire Malgache », Mémoire Maîtrise ès sciences économiques, Université de Toamasina, Année : 2006, 109 pages.

☞ RASOLOFONIAINA Jean Thomas Frédéric, « Les impactes de la nouvelle procédure douanière à l'importation » : étude de cas de la société Transit RAZAKANTOANINA, Mémoire du diplôme de technicien supérieur à l'Institut Universitaire de Gestion et de Management (IUGM), Filière : Gestion, Option : Commerce International, Université de Mahajanga, Novembre 2007, 65 pages.

☞ SALEH Sylvio, « Diagnostic de la mise en œuvre de la reforme portuaire Malgache », cas du port de Toamasina, Mémoire de Maîtrise ès sciences économiques, Université de Toamasina, année : 2006, 128 pages.

☞ TSIASAINA Razafindravelo Gerald, « les incidences du reforme douanière au niveau des importateurs », Mémoire du Diplôme de Technicien Supérieur à l'Institut Universitaire de Gestion et de Management (IUGM), Filière : Gestion, Option : Commerce International, Université de Mahajanga, Novembre 2007, 63 pages.

SUPPORTS PÉDAGOGIQUES

▢ BAPTISTE Jean, Cours de Traitement Informatique du Commerce, 2^{ème} année, option : Commerce International, Institut Universitaire de Gestion et de Management (IUGM), Université de Mahajanga, 2007

▢ RATOVOHAJA Hanitra, Cours de Transport et Distribution, 3^{ème} année, option : Commerce International, Institut Universitaire de Gestion et de Management (IUGM), Université de Mahajanga, 2008

▢ RATOVOSON Seth Arsène, Cours de Système Agro-industriel II (SAI₂), 4^{ème} année, option : Commerce International et Gestion des Entreprises Agro-industrielles, Université de Toamasina, 2009

ARTICLES ET JOURNAUX

▢ Communiqué de presse des Douanes de Singapour

▢ RAKOTOMALALA Mahefa, Une ligne maritime régionale en gestation, L'express de Madagascar du Lundi 27 Octobre 2008, page 7.

▢ RAKOTONDRASATA Liva, Libre échange : le théorème H.O.S, Journal de l'Economie du 12 au 18 Juillet 2005.

▢ R. Edmon, Douane, Retour vers l'inspection avant embarquement?, Midi-Madagascar n°8167 du Mardi 22 Juin 2010, Économie, page 10.

▢ R. Navalona, Les aéroports s'adaptent aux vols low cost, Midi-Madagascar n°8202 du Mardi 3 Août 2010, Économie, page 14.

▢ R. Navalona, 600 faux marins en activité sont identifiés, Midi-Madagascar n°7869 du Mardi 30 Juin 2009, Économie, page 12.

▢ RAZAFIMANDIMBY Eva, Directrice des relations internationales et de l'intégration économique au ministère de l'Économie, du commerce et de l'industrie, « La discorde pour les APE c'est l'accès aux marchés », Mada Business Journal, Septembre 2008.

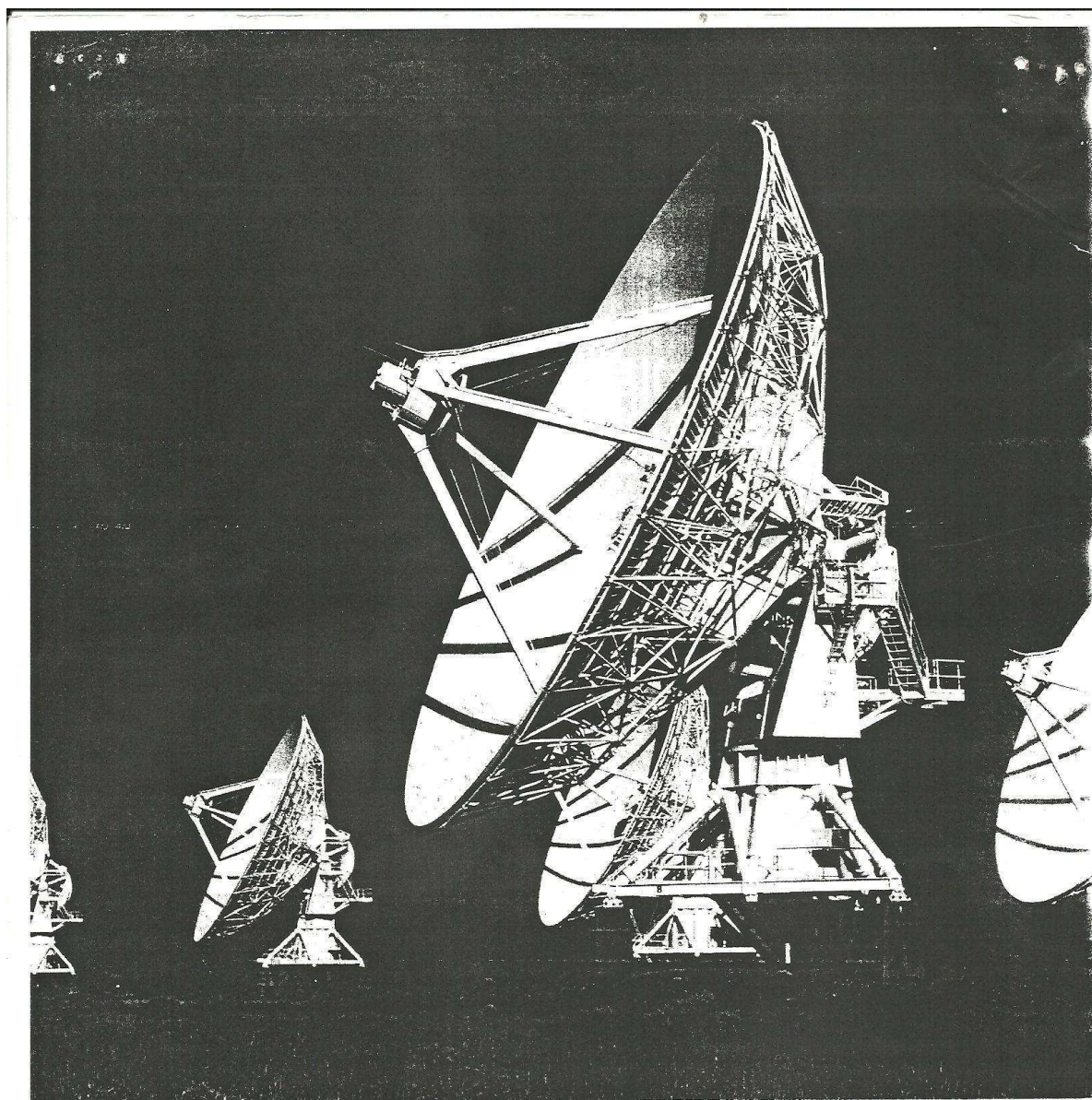
▢ STEVE Jean-Claude, Le trafic maritime en bas ces dernières années (SPAT), Midi-Madagascar n°7768 du Mercredi 25 Février 2009, Économie, page 10.

SITES WEB

- ☞ <http://www.bitd.org>
- ☞ <http://www.coomd.org/>
- ☞ <http://www.unctad/trains>
- ☞ http://www.tradenet.com.tn/html_fr/articles_presse.html
- ☞ <http://www.sogetradenet.fr>
- ☞ http://www.tradenet.com.tn/html_fr/ttn_accueil.htm
- ☞ <http://www.export-tradenet.net>
- ☞ <http://fr.wikipedia.org/wiki/Mondialisation>
- ☞ <http://www.singlewindow.sgs.com>
- ☞ <http://www.douanes.gov.mg/index.php/particuliers/v%C3%A9hicules>
- ☞ <http://www.vosges.cci.fr/document-administratif-unique>
- ☞ <http://www.ac.nancy-metz.fr/Transports LP/info/...productions\billiemaz\Le %>
- ☞ <http://www.douanes.gov.mg/index.php/.../v%C3%A9hicules>
- ☞ http://www.wto.org/french/tratop_f/tpr-f/s187-03_f.doc
- ☞ <http://www.bscmg.com>
- ☞ <http://www.unctad.org/trains>
- ☞ <http://www.wikipedia.org/wiki/corruption>
- ☞ http://fr.wikipedia.org/wiki/Segment_automobile

Annexes

Annexe I : Malagasy Community Network Services . SA



Malagasy Community Network Services S.A

GasyNet

Immeuble Ariane 5A
Enceinte Galaxy Andraharo
BP 1430 – Antananarivo 101
Tél. (261) 20 23 564 10
Fax. (261) 20 23 564 14
www.gasynet.com

Annexe II : Le déploiement du système Trade Net à Madagascar



Annexe III : La quittance

REPOBLIKAN'I MADAGASIKARA
Tanindrazana-Fahafahana-Fandrosoana

Code déclarant 131-CAD	Code entreprise 42MG MAHAJANGA
Nom et adresse TRAM 11 AVENU DE LA REPUBLIQUE MAHAJANGA	Quittance N°: R 1200 Délivrée le 24/12/2008 à 08:48:33 Nombre de déclarations: 1 Montant total : 6 416 614 MGA

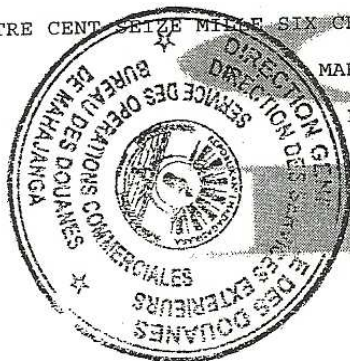
Référence déclarant	N° enregistrement	Mod.	Montant liquidé
	2008 C 973	19/12/2008 IM 4	6 416 614
Montant total pour les déclarations			6 416 614
Autres paiements			Montant
Montant total des autres paiements			

Moyen de paiement	Référence	Code banque	Montant
21 Ordre de virement	APDTN°794/MFB	00003 BFV-SG	6 416 614
Montant total du paiement			6 416 614

SIX MILLION QUATRE CENT SEIZE MILLE SIX CENT QUATORZE Ariary

MAHAJANGA....., le ...24/12/2008...

Le Receveur des Douanes, p.o
Le Caissier



RAZAFINDRATAVY

Signature et tampon du Receveur des Douanes

Annexe IV : Le Document Administratif Unique

MSEL 043 IM

REPUBLIQUE MALAGASY - Douanes Malgaches				DOCUMENT ADMINISTRATIF UNIQUE (D.A.U.)															
Importateur N° 105005138 WNG SIW SENG BOHIBAO 101 TANANARIVE MAGASCAR				1. DECLARATION IM 4 3. Forms 1 4. Nb. PJ 7 5. Article 1 6. Total Colis 1 7. N° de répertoire du Déclarant 2008 / 141															
Exportateur N° 105005138 WNG SIW SENG 039 E BIS BOHIMARO AMBOHIBAO TANANARIVO				A. BUREAU DE DEDOUANEMENT Code bureau : 42MG Bureau : MAHAJANGA Manifeste : 2008 129 Enregistrement Numéro : C 973 Date : 19/12/2008															
Marquant N° 131-CAD MA AVENUE DE LA REPUBLIQUE MAJANGA				9. Destinataire N° 105005138 LEONG SIW SENG LOT 039 E BIS TANANANARIVO															
Int. et nat. du moyen de transport à l'arrivée ME				10. Pays dernière : FR 11. Pays trans : FR 12. Eléments valeur : 7 025 490.00 13. Bureau : dest.															
Référence B.S.C 116769				15. Pays d'exportation : France 16. Pays d'origine : France 17. Pays de destination : Madagascar															
Le transp : 26. Mode transp : 27. Lieu de chargement : TLN TOULON Frontière :				22. Code devise et montant facturé : 10 700.00 23. Taux de change : 2 341.83 24. ATS : /															
Point d'entrée : 30. Localisation marchand : MAG. VILLEMEN MAJANGA				28. Données Financières et Bancaires : Code Banque : Condition de paiement : XXX Autres															
Types et numéros des colis : TRACTEUR ROUTIERE RENAULT IM. 7228 WX 63 CH.VF622GVA000104875 Ordre des colis : 1				32. Art. N° : 1 33. Nomenclature tarifaire : 87012020 000															
Conteneurs : XXXXXXXXXXXXXXXX Nature des colis : VH Véhicule automobile Designation des marchandises : TRACTEURS ROUTIERS pour semi-remorques, usages TRACTEUR ROUTIERE RENAULT				34. CP origine : FR 35. Poids brut : 6777.00 kg 36. Préférence : 37. REGIME : 4000 38. Poids net : 6777.00 kg 39. Options :															
Nombre de conteneurs : 025490 + 0 + 0 + 0 - 0 Documents joints : WL FCT CON DVL CGR TTP BSC AMC CDI				40. Titre de transport : MA02 41. Unités stat. : 1 42. Prix article : 10 700.00 43. Code : 1 M.E. 45. Ajustement : 1.00															
Autres renseignements : AD:3CAMIONS, DEJA DECLARER 2CAMION RI.N°TAN08009055				46. Valeur en douane : 32 083 071 47. Calcul des impositions : <table border="1"> <thead> <tr> <th>Base imposition</th> <th>Quotité</th> <th>Montant</th> <th>MF</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>32 083 071</td> <td>20</td> <td>6 416 614</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>145</td> <td>1</td> <td>407 478</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table>				Base imposition	Quotité	Montant	MF	32 083 071	20	6 416 614	1	145	1	407 478	2
Base imposition	Quotité	Montant	MF																
32 083 071	20	6 416 614	1																
145	1	407 478	2																
Des droits et taxes article 1 : 6 416 614				48. Numéro créditaire : 49. Entrepôt / délai :															
Documents joints : Libellé : Référence : Date :				B. DONNEES COMPTABLES Mode de paiement : COMPTANT N° de liquidation : L3970 N° de Quittance : Montant Garantie : 0 Ariary Taxes globales : 0 Ariary Total déclaration : 6 416 614 Ariary															
Documents joints : Libellé : Référence : Date :				C. VERIFICATEUR BUREAU DE DEDOUANEMENT OLV / CDV Circuit Rouge RANDRIANARIVONY Olivier Inspecteur des Douanes															
Signature et nom du Déclarant/Représentant : TRAM-MADAGASCAR MAHAJANGA Tel: 032 04 232 34 RAVELOMANANTSOA				Lieu et date : Signature et nom du Déclarant/Représentant :															

Le 26 de la case 47 signifie "Prestation GasyNet". Le paiement de la prestation GasyNet s'effectue directement au niveau de la Banque Primaire sur le compte GasyNet prévu à cet effet.

Annexe V : La note de valeur

REPOBLIKAN'I MADAGASIKARA
Tanindrazana-Fahafahana-Fandrosoana

NOTE DE VALEUR

Référence de la déclaration : 2008 42MG 131-CAD 141
C 973 19/12/2008

	Montant DEV	DEV	Tx change	Ariary
Montant facturé :	10 700.00	EUR	2 341.83	25 057 581
Fret étranger :	3 000.00	EUR	2 341.83	7 025 490
Assurance :				
Autres frais :				
Fret national :				
Déductions :				
Total poids brut :	6777.00 Kg			
Total coûts :				7 025 490 Ariary
Valeur CAF :				32 083 071 Ariary

	Montant DEV	DEV	Tx change	Ariary
--- Art. n°: 001 ---				
Prix de l'article :	10 700.00	EUR	2 341.83	25 057 581
Fret étranger :	3 000.00	EUR	2 341.83	7 025 490
Assurance :				
Autres frais :				
Fret national :				
Déductions :				
Taux d'ajustement :	1.00			
Total coûts :				7 025 490 Ariary
Valeur CAF :				32 083 071 Ariary
Valeur statistique :				32 083 071 Ariary

TRAM-MADAGASCAR
MAHAJANGA
Tél.: 032 05 232 34

Ravelomanantsoa

RAVELOMANANTSOA Jao

Annexe VI : Le Rapport d'Inspection

SGS S.A. RAPPORT D'INSPECTION

Ce Rapport d'Inspection a été émis conformément à la réglementation en République de Madagascar et selon les critères définis par notre mandat il ne dégage en rien le vendeur et l'acheteur de leurs obligations contractuelles respectives, ni l'importateur et le déclarant de leurs responsabilités vis à vis des autorités douanières.

D.V.I. N°: TAN08009055		Du 10/12/2008		R.I. N° TAN08009055		Du 16/12/2008	
Importateur LEONG SIW SENG				N° NIF 105005138		N° Statistique 100121	
				CIN ou autre			
Détail d'expédition							
B/L ou AWB : MA02				Provenance : TOULON			
Conteneur(s) :							
Opinion pour dédouanement / immatriculation							
N°	Critère d'identification	Documentation présentée		Opinion		Div	
1	N° d'immatriculation	2952WFE38		7228WX63		OUI	
2	N° de série	VF622GVA000104875		VF622GVA000104875			
3	N° plaque constructeur	---		VF622GVA000104875			
4	Genre	TRACT. ROUTIER		TRACT. ROUTIER			
5	Kms compteur			717425			
6	Marque	RENAULT		RENAULT			
7	Type	22GVA1		22GVA0			
8	Modèle / Version	---		420			
9	Carrosserie	POUR SEMI- REMORQUE		POUR SEMI- REMORQUE			
10	Couleur			GRIS			
11	Nombre de places	2		2			
12	Type moteur	---					
13	Nombre de cylindres			0			
14	Cylindrée - Puissance	30		11250			
15	Energie	GAZOIL		GAZOIL			
16	1ère mise en circulation	14 03 2001		14 03 2001			
17	Climatisé	Non		Non			
18	Vitesse	BVM		BVM			
19	Nombre d'essieux moteur			0			
20	Siège en cuir	NON		NON			
21	Air bag	Non		Non			
22	Divers (options)	---					
23	Poids total à charge	19 130		19 130			
24	Pays de provenance	FRANCE		FRANCE			
25	Marchandises à bord	NON					
Opinion de valeur pour les besoins douaniers (EUR)							
Valeur FOB : 10.700,00		Fret : 3.000,00		Assurance : 0,00		Autres charges 0,00	
						Total : 13.700,00	
Valeur et droits et taxes (MGA) (Taux de change : EUR = 2.364,00 MGA)							
Code S.H.	Valeur douane	D D	D A	TPP	TVA	Droits et taxes	
87012020	32 386 800	0,00	0,00	0,00	20,00		
Total	32 386 800	0	0	0	6 477 360	6 477 360	
Remarques - PLAQUES MINERALOGIQUES NON CONFORMES A LA CARTE GRISE.							

ANTENNE MAHAJANGA
c. rue RAHARO Jeannine
401 Mahajanga
Tel/Fax: (261) 20 62 245 85
Gsm: (261) 82 05 483 50



Bordereau de Suivi des Cargaisons

BSC No 116769

Statut : Recevable

Numéro 116769

Date de Création: 16.DÉC. .2008

Statut: Recevable 17.DÉC. .2008

Importateur

LEONG SIW SENG CIVIO

LOT 039 E BIS AMBOHIMARO AMBOHIBAO
105 Antananarivo Madagascar

Tél : 22 456 15

Fax : 999

Email : MG.CIVIO@sgs.com

Exportateur

CIVIO

IMMEUBLE ARIANE ENCEINTE GALAXY ANDRAHARO
101 Antananarivo Madagascar

Tél : 261 20 23 310 97

Fax : 261 20 23 245 37

Email : MG.Civio.Dvl@sgs.com

Transitaire au débarquement

Tél :

Fax :

Email :

Transitaire à l'embarquement

Tél :

Fax :

Email :

Expédition

Groupage : Non

Type Cargo : VOITURES

Mode de Transport : Maritime

N° de voyage :

Navire/Vol :

Poids Brut : 7490 KG

Volume : 00

N° de voyage du
Navire de
Transbordement:

Navire/Vol :

Lieu	Pays	Ville	Date	Mode de Transport
Départ	France	Toulon	12.NOV. .2008	Maritime
Chargement	France	Toulon	12.NOV. .2008	Maritime
Transbordement				
Déchargement	Madagascar	Majunga (Mahajanga)	12.DÉC. .2008	Maritime
Destination	Madagascar	Majunga (Mahajanga)	12.DÉC. .2008	

Documents d'expédition	Référence	Date Récept.	Date Doc
Connaissance (B/L) ou Lettre de Transport Aérien (LTA)	MA02	16.DÉC. .2008	12.NOV. .2008
Déclaration en Douane	TAN 08009055	16.DÉC. .2008	16.DÉC. .2008

19.DÉC. .2008



Bordereau de Suivi des Cargaisons

BSC No 116769

Statut : Recevable

Conteneurs							
Numéro	Type	Taille	Plomb No	Plombé par			
Facture							
Importateur	:	LEONG SIW SENG CIVIO					
Exportateur	:	CIVIO					
Incoterm	:	FOB		Valeur	:	10,700.00 EUR	
Assurance	:				:	.00 EUR	
Other Charges	:				:	.00 EUR	
Document Facture		Référence	Date Récept.	Date Doc			
FACTURE		104875	16.DÉC. 2008	14.MARS .2001			
Liste de marchandises							
#	HS CODE	Description Commerciale	Emballage	Quantité	Unité	Dangereux	Montant
1	HS2007 : 870120	VOITURE, TRACT. ROUTIER, RENAULT, RENAULT, 420,	Piece	1	UNI	NON	10,700.00 EUR
Frêt				Autres charges			
Frêt Maritime :		3,000.00 EUR		Frais de dossier :		.00 EUR	
CAF :		.00 EUR		Frais de transit à l'embarquement :		.00 EUR	
BAF :		.00 EUR					
THC :		.00 EUR					
Autres surcharges :		.00 EUR					

Annexe VIII : Le connaissement

SHIPPER LEONG SIW SENG AMBOHIBAO 101 TANANARIVE		LINER BILL OF LADING		Page 1/1
Consignee LEONG SIW SENG AMBOHIBAO 101 TANANARIVE		Reference No.		
Notify Address				
Pre-carriage by MERLIN		Place of receipt by pre-carrier* TOULON		
Vessel NOBLE SW	T718E	Port of loading GABES		
Port of discharge MAJUNGA		Place of delivery by on-carrier*		
Marks and Nos.		Numbers and kind of packages ; description of goods 6 (6 x TRCT) SHIPPED ON BOARD ON THE 12/11/2008 SEE DETAILS ON ATTACHED LIST		Gross weight 13,542 T
				Measurement 13,542 T
				ORIGINAL
				SECOND HAND / UNPACKED VEHICLE NOT RESPONSIBLE FOR CONTENTS AND / OR ACCESSORIES.
COPIE CERTIFIEE CONFORME A L'ORIGINAL		S DV Madagascar Port of destination MARSAILLE		
Freight details, charges, etc. FRET PAYABLE A MARSEILLE		SHIPPED on board in apparent good order and condition, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the Port of Discharge or so near there unto as the Vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the aforesaid Port unto Consignees or their Assigns, they paying freight as indicated to the left plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in the Bill of Lading: In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both pages, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. One original Bill of Lading must be surrender duly endorsed in exchange for the goods or delivery order. IN WITNESS whereof the Master of the said Vessel has signed the number of original Bills of Lading stated below, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void.		
Daily demurrage rate (additional Clause A)		Place and date of issue MARSEILLE 12/11/2008		
* Applicable only when document used as a through Bill of Lading		Number of original Bs/L 2 / TWO		ENDORSERSHIP AS AGENTS TO MASTER

ATTACHED LIST OF B/L No MA02

	Qty	Goods	Weight
2940 WFE 38	1	TRACTEUR ROUTIER OCCASION IMM 2940 WFE 38///7615 VN 69 ✓	7,490T 6,700T
2875 WFE 38	1	TRACTEUR ROUTIER OCCASION IMM 2875 WFE 38///332 BHS 38 ✓	7,490T 7,828T
2952 WFE 38	1	TRACTEUR ROUTIER OCCASION IMM 2952 WFE 38///7228 WX 63 ✓	7,490T 6,777T
2953 WFE 38	1	TRACTEUR ROUTIER OCCASION IMM 2953 WFE 38///8042 XS 27 ✓	7,490T 6,611T
3038 WFE 38	1	TRACTEUR ROUTIER OCCASION IMM 3038 WFE 38///1075 YT 69 ✓	7,490T 8,164T
3169 WFE 38	1	TRACTEUR ROUTIER OCCASION IMM 3169 WFE 38///9726 RM 41 ✓	7,500T 7,665T



ORIGINAL

SECOND HAND / UNPACKED
NOT RESPONSIBLE FOR C
AND / OR ACCESSOR

Annexe IX : La carte grise

République Française
Communauté européenne

Certificat d'immatriculation

PREFECTURE DE L'ISERE

N° Immatriculation

38/002/TERM12/OP03/
Date du certificat Date de 1^{ère} immatriculation

(A) 2952 WFE 38 (I) 02/10/2008 (B) 14/03/2001

(C.1) M. LEONG SIW SENG

(C.4a) EST LE PROPRIETAIRE DU VEHICULE
(C.4.1) 1

00000

TANANARIVO

(D.1) RENAULT

(D.2) 22GVA1

(D.3)

(F.1)

(F.2) 19130

(G)

(G.1) 6777

(J)

(J.1) TRR (J.2)

(K)

(P.1)

(P.2)

(Q)

(S.1) 2

(U.2) 1425

(V.7)

(D.2.1)

(E) VF622GVA000104875

(F.3)

(J.3) PR SREM

(P.3) 60

(P.6) 30

(S.2)

(U.1) 89

(V.9)

(Y.1) 43,00

(Y.2)

(Y.3) 43,00

(I.1) 15/01/2007

(A.1) 7228 WX 63

(X.1)

Pour le Préfet et par
délégation,



Philippe NAWARRE

Philippe NAWARRE

EXPORT

(Z.1) CIRCULATION INTERDITE

(Z.2) VALABLE JUSQU'AU (H) 02/11/2008

(Z.3) DESTINATION : 333

(Z.4) MADAGASCAR

(Z.5) EQUIP. RALENTISS PDS: 130

(Z.6) PTR A : 40 T 130

(Z.7) TANANARIVO

Certificat d'immatriculation COUPON DETACHABLE

LEONG SIW SENG

RENAULT

VF622GVA000104875

2952WFE 38

02/10/2008

08NG-65000

17 DEC 2008

Annexe X : L'attestation de conformité

REPOBLIKAN'I MADAGASIKARA
Tanindrazana-Fahafahana-Fandrosoana

MINISTERE DES TRANSPORTS

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION GENERALE DES
TRANSPORTS

DIRECTION DES TRANSPORTS
ROUTIERS

SERVICE DES TRANSPORTS DE
MARCHANDISES

ATTESTATION DE CONFORMITE A LA MISE EN CIRCULATION

N° 1891 -MT/SG/DGT/DTR/STM.

Le Ministre des Transports soussigné, atteste que le véhicule :

Genre : TRR

Marque : RENAULT

Type : 22GVA1

N° Immatriculation : 7228 WX 63

N° Série : VF622GVA000104875

Carrosserie : PR SREM

Puissance : 30 CV

Places assises : 02

Longueur : 6100mm

Largeur : 2500mm

Hauteur : 3560mm

P.T.A.C : 19,000T (dix neuf tonne(s))

Poids à vide : 6,777T (six tonne(s) sept cent soixante dix sept)

Charge utile : 12,223T (douze tonne(s) deux cent vingt trois)

Année de première mise en circulation : 14/03/2001

PV de constatation : N° 094/CENSERO/MGA/CONSTAT/08 du 11.12.08

Charge à l'essieu : AV : 6,000T AR : 13,000T

Appartenant à l'Entreprise TRANSPORTS LEONG SIW SENG, domicilié(e) à
Lot 0 39 E Bis Ambohimaro Ambohibao - 101 ANTANANARIVO
est conforme aux normes techniques légales en vigueur et est admis à être dédouané et
à circuler sur le territoire National (cf. Décret n° 2008-1030 du 29 octobre 2008 - Articles
R.66 et R.67 nouveaux).



Fait à Antananarivo, le 17 DEC 2008

LE MINISTRE DES TRANSPORTS
Par délégation

LE DIRECTEUR GENERAL DES
TRANSPORTS



RAKOTOAMIRINA Rigobert Tina

Annexe XI : Questionnaires d'enquête

OBJET DE L'ENQUÊTE

Nous avons effectué cette enquête pour but d'améliorer notre niveau de connaissance en douane, sur ses accessoires et surtout pour mieux expliquer notre thème qui est : la mise en œuvre du Trade Net au dédouanement des marchandises importées.

Nom :

Prénoms :

Noms de la société :

Poste occupé dans la société :

Et les questions à répondre :

- Que pensez vous de la nouvelle réforme douanière ?

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

- Comment comparez vous la nouvelle procédure par rapport à l'ancien système ?

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

- Sur le frais de prestation, est ce que c'est rentable pour votre société ?

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

- Le nouveau système vous est-il avantageux ou est-ce qu'il vous crée des problèmes ?

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

- Est-ce que le projet Trade Net a des avantages sur le dédouanement à l'importation ?

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

Si OUI Expliquez ?

.....
.....

Si NON Pourquoi ?

.....
.....

- Quels sont ses limites ?

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

- Quel sont vos suggestions ?

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

LISTE DES TABLEAUX

Tableau n°I : La production d'automobile en 2009	85
Tableau n°II : Les budgets de l'importation à Madagascar	91
Tableau n°III : L'évolution de dédouanement	93

LISTE DES SHÉMAS

Schéma n°I : Organigramme (TRAM Mahajanga)	17
Schéma n°II : Organigramme (GasyNet)	42
Schéma n°III : Schéma du Trade Net	65
Schéma n°IV : Trade Net du point de vue douanier	66
Schéma n°V : Trade Net du point de vue portuaire	67
Schéma n°VI : Le processus de dédouanement	73
Schéma n°VII : La projection de la situation	99

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique n°1 : La production d'automobile en 2009	85
Graphique n°2 : Les budgets de l'importation à Madagascar	91
Graphique n°3 : L'évolution de dédouanement	93

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	3
REMERCIEMENTS	4
AVANT PROPOS.....	5
LISTE DES ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES	6
INTRODUCTION GÉNÉRALE	10
PARTIE I: Les opérations de transit de l'entreprise Transit Aérien et Maritime de Mahajanga (TRAM Mahajanga).....	12
Chapitre I : La présentation et l'organisation de l'entreprise	14
Section I : Historique.....	14
§ 1 La présentation juridique.....	14
§ 2 Les activités principales de l'entreprise	15
§ 3 Les objectifs	15
A- Les objectifs sur le plan économique	15
B- Les objectifs sur le plan social	16
C- Les objectifs sur le plan commercial.....	16
Section II : L'organisation de la société.....	16
§ 1 L'organigramme.....	17
§ 2 Les attributions.....	18
A- La gérante.....	18
B- L'attachée de direction	18
C- Le déclarant	18
D- Les passeurs des pièces	19
Section III : Les ressources de la société.....	19
§ 1 Les ressources humaines	19
§ 2 Les ressources matérielles	19
§ 3 Les ressources financières	20
Chapitre II : Le transitaire et ses obligations	21
Section I : À propos de transit.....	21
§ 1 La définition de transit	21
§ 2 Les objectifs de transit.....	21
§ 3 Le transitaire.....	21

A- Les rôles du transitaire	22
Section II : Les différents types de transit.....	22
§ 1 Le Transit Maison	22
A- Les rôles du Transit Maison.....	23
§ 2 Le commissionnaire agréé en douane	23
A- Les rôles du commissionnaire agréé	23
Section III : Les intervenants dans le dédouanement des marchandises.....	23
§ 1 Les transitaires.....	24
§ 2 Les transporteurs	24
§ 3 La banque	24
§ 4 L'assurance.....	24
A- L'assurance « tous risques »	25
B- L'assurance « FAP, sauf » ou Franco Avaries Particulières, sauf	25
§ 5 La douane	26
A- L'historique de la douane Malgache	26
B- Les rôles de la douane	27
C- La réglementation douanière	28
1) <i>Le tarif de droit de douane ou système harmonisé (SH)</i>	28
2) <i>Les droits et taxes perçus par la douane</i>	28
3) <i>Le décompte de valeur</i>	28
D- Le régime douanier	28
E- Le dépôt en douane.....	29
1) <i>Les magasins et aires de dédouanement</i>	29
2) <i>Les entrepôts en douane</i>	31
a) Entrepôt fictif : (sous douane).....	31
b) Entrepôt réel.....	31
c) Entrepôt spécial	32
d) Entrepôt industriel.....	32
§ 6 Les compagnies manutentionnaires	33
§ 7 Les consignateurs	33
A- Le consignataire de navire	34
B- Le consignataire de la cargaison	34
§ 8 Le Bordereau de Suivi des Cargaisons (BSC)	35
A- La soumission du Bordereau de Suivi des Cargaisons en ligne.....	37

§ 9 Le GasyNet.....	37
A- Sa combinaison	39
B- Sa sécurisation.....	39
C- Sa vision	40
D- Sa mission et ses objectifs.....	40
E- Ses principales réalisations.....	41
F- L'organigramme et le personnel clé	41
G- Le guichet unique électronique	42
Chapitre III : Les documents relatifs aux opérations de transit.....	43
§ 1 La nomenclature douanière	43
§ 2 La facture définitive ou l'attestation de valeur.....	43
§ 3 Les incoterms 2000	43
A- Les ventes au départ	45
1) L'incoterm " EXW " : Ex Work	45
2) FCA : Free Carrier	45
3) FAS: Free Along Side Ship	45
4) FOB : Free On Board ou Franco à bord.....	46
5) CFR : Cost and Freight	46
6) CIF : Cost, Insurance and Freight	46
7) CPT : Carriage Paid To	47
8) CIP : Carriage and Insurance Paid to	47
B- Les ventes à l'arrivée	47
1) DAF: Delivred At Frontier	47
2) DES : Delivered Ex Ship.....	48
3) DEQ : Delivered Ex Quay	48
4) DDU : Delivered Duty Unpaid.....	48
5) DDP : Delivered Duty Paid.....	48
§ 4 Le cours de change	49
§ 5 B/L ou connaissance: Bill of Lading	49
§ 6 LTA ou Lettre de Transport Aérien	49
§ 7 Le liste de colisage ou packing liste.....	49
§ 8 NIF/CIN/Passeport/carte de résident et certificat d'origine	49
§ 9 L'attestation de destination	50
§ 10 La décision de franchise	50

§ 11 Le certificat d'assurance et de non Assurance	51
§ 12 Les autorisations préalables	51
§ 13 L'OT ou l'Ordre de Transit	51
PARTIE II : L'application du Trade Net au dédouanement des marchandises importées cas des véhicules dédouanés par le Transit Aérien et Maritime de Mahajanga (TRAM Mahajanga)	53
Chapitre I : Étude de l'existant	55
Section I : Audit sur les marchandises à dédouaner	55
§ 1 Les généralités	55
§ 2 La définition de l'Importation	55
A- Le Document Administratif Unique ou DAU	55
B- Le Bordereau de Suivi des Cargaisons ou BSC	57
§ 3 Le système Trade Net	58
A- Introduction	58
B- Historique	59
C- La journée d'inauguration	60
D- La mise en place du Trade Net	61
1) <i>Les impacts du Trade Net</i>	61
E- La définition	62
F- Ses perspectives	63
G- La mise en place des outils scanner	63
1) <i>Les principaux objectifs de l'utilisation des outils scanners</i>	64
H- Les schémas du Trade Net	64
§ 4 Le circuit de la déclaration en douane sous Sydonia ++	68
A- La définition	69
B- Le fonctionnement	69
C- Les logiciels	69
1) <i>La prise en charge de la déclaration (saisie)</i>	70
2) <i>Le dépôt et le traitement de la déclaration</i>	70
3) <i>Le règlement des Droits et Taxes</i>	70
§ 5 La procédure de dédouanement	71
A- La préparation du jeu de documents	71
B- Les personnes habilitées à dédouaner	71
C- L'intégration du manifeste	71

Section II : Les processus de dédouanement.....	73
§ 1 L'enregistrement de l'UBDD.....	74
§ 2 La recevabilité	75
§ 3 Le chef de visite	75
§ 4 L'inspecteur.....	75
§ 5 La visite	75
§ 6 La liquidation	76
§ 7 La caisse	76
§ 8 La banque	76
§ 9 Le chef de poste.....	76
§ 10 L'enlèvement.....	77
A- Les formalités au niveau du consignataire de navire	77
B- Le retrait des conteneurs au niveau du terminal à conteneurs (TAC).....	77
C- Le retrait des marchandises non conteneurisées	78
D- Les conditions d'accès dans l'enceinte du port.....	78
E- La sortie du port.....	79
Section III : L'analyse des états de lieux du TRAM	80
Chapitre II : Le dédouanement d'un véhicule automobile	81
Section I : Les généralités sur les véhicules automobiles	81
§ 1 Les étymologies.....	81
§ 2 Historique	81
§ 3 La définition	83
§ 4 Le fonctionnement.....	83
§ 5 Le secteur industriel automobile	84
Section II : Le dédouanement d'un véhicule par le Trade Net.....	85
§ 1 Les procédures à suivre	86
A- Le traitement de BSC et RI au niveau du GasyNet.....	86
B- Le traitement de la DAU	87
C- Le suivi de la déclaration	87
D- L'enlèvement des marchandises	87
§ 2 Précisions complémentaires concernant les motos et engins	88
§ 3 Les documents relatifs à l'importation de véhicules d'occasion.....	88
Section III : Les statistiques des importations des véhicules automobiles a Madagascar.....	89
§ 1 Analyse géographique du commerce extérieur	89

§ 2 Les pays fournisseur	90
§ 3 Les budgets de l'importation	91
§ 4 Les nombres de voitures dédouanées par le transit Aérien et Maritime de Mahajanga	93
A- Les problèmes rencontrés dans l'accomplissement de ce travail	94
Chapitre III : L'analyse globale de la situation	95
Section I : L'analyse du FFOM	95
§ 1 Les forces	95
§ 2 Les faiblesses	95
§ 3 Les opportunités et les menaces	96
A- La suppression d'emplois aux prestataires agréés	96
B- L'insuffisance des offres aux agréés	96
C- Le surcoût des frais d'exploitation	96
D- Le virus	97
Section II : Les propositions d'amélioration de la prestation du TRAM-Madagascar	97
§1 La création d'emplois	97
§ 2 L'offre des agréés	97
§ 3 La hausse de frais d'exploitation	97
§ 4 La protection et l'entretien permanent des outillages et infrastructures	98
§ 5 La formation du personnel	98
Section III : Les propositions d'actions	98
§ 1 L'évaluation de l'ensemble des résultats	98
§ 2 La projection de la situation	99
§ 3 Les actions proposées	100
A- La conception	100
B- La confirmation	100
C- La reconversion	101
D- Le plan d'action	101
E- La recommandation	101
F- La résolution	102
CONCLUSION GÉNÉRALE	104
BIBLIOGRAPHIE	105
ANNEXES	109
LISTE DES TABLEAUX	123

LISTE DES SHÉMAS	123
LISTE DES GRAPHIQUES	123