



Fiscalité.

Une fiscalité incitative en faveur de l'environnement. La douane et la fiscalité verte.

SYNTHÈSE. PAGE6.



Préservation.

La douane et la préservation des espèces naturelles menacées d'extinction.

SYNTHÈSE. PAGE18.



Soutien.

La douane accompagne les opérateurs économiques dans l'adoption de modes de transport durables.

SYNTHÈSE. PAGE28.



Douane Magazine. 5



La douane mobilisée pour la protection de l'environnement.



Solutions Internationales CIC

QUAND ON
BÉNÉFICIE D'UNE BONNE
PROTECTION, C'EST
PLUS SIMPLE DE **PASSER**
LES FRONTIÈRES.

TRADE SERVICES CIC.

Une plateforme informatique pour gérer en toute sécurité vos crédits documentaires.

Grâce à une connexion directe entre vos services financiers et le CIC, vous sécurisez l'ensemble de vos transactions pour un développement à l'international plus rapide et plus facile.



Construisons dans un monde qui bouge.

Éditorial.



Du 30 novembre au 11 décembre 2015, la France préside la COP 21 qui doit aboutir à un nouvel accord international sur le climat.

Forte de la variété de ses missions, la direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI) joue un rôle de premier plan pour la protection de l'environnement, en coopération notamment avec les services du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie (MEDDE), du ministère de l'agriculture mais aussi avec les administrations impliquées dans la protection du milieu marin, des espèces protégées ou de l'action de l'État en mer. Le rôle de la douane est très concret : elle perçoit la fiscalité sur les énergies et sur les activités polluantes ; elle surveille et protège notre territoire des menaces qui pèsent sur l'environnement. Elle s'engage également en faveur des modes de transport alternatifs, en accompagnant les entreprises dans l'utilisation de

procédures « vertes » : fluviales, maritimes et ferroviaires.

En tant qu'administration fiscale, la DGDDI est chargée du recouvrement et du contrôle de l'ensemble des composantes d'une « fiscalité verte », composée de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) et de la fiscalité énergétique. Les objectifs de cette fiscalité, qui représente 37 milliards d'euros, sont notamment de favoriser des comportements économes en ressources et d'encourager le développement de filières novatrices promouvant les énergies renouvelables. La douane intervient au travers d'un grand nombre d'autres missions, comme la protection des espèces menacées puisqu'elle est chargée, dans le cadre de la Convention de Washington (CITES), de contrôler le commerce et la contrebande des espèces animales et végétales menacées d'extinction. En matière de déchets, la douane surveille les mouvements

Action.

“La douane constitue un acteur particulièrement impliqué dans la protection de l'environnement.”

transfrontaliers afin d'appréhender les pratiques illicites et dangereuses. La douane est aussi l'administration en charge de la lutte contre les pollutions maritimes. Dans le domaine maritime, les services douaniers assurent une mission de surveillance du littoral, de détection des pollutions maritimes et de préservation des ressources.

Enfin, dans le cadre du plan ministériel administration exemplaire, la DGDDI s'engage pour la protection de l'environnement, au quotidien, au travers d'actions en faveur de l'achat de véhicules hybrides ou électriques et de la réduction de la consommation de papier ou de fluides énergétiques.

Ces exemples concrets montrent que la douane, par ses missions fiscales, de protection et d'accompagnement économique, ou d'actions au quotidien, constitue un acteur particulièrement impliqué en matière de protection de l'environnement.

Ce nouveau numéro de Douane-magazine permet de mieux appréhender cet aspect peu connu des missions douanières. Je vous en souhaite une bonne lecture.

Hélène Crocquevielle

Directrice générale des douanes et droits indirects.



37 Mds€

Fiscalité verte perçue par la DGDDI en 2014.

Sommaire.

1. Fiscalité.

6.

Durable.

Au travers de la fiscalité, les entreprises, les collectivités locales ou encore les ménages sont invités à privilégier des pratiques optimisant la ressource énergétique et ainsi le développement durable.



10.

Interview.

Corinne Cléostrate, sous-directrice aux droits indirects à la Direction générale des douanes et droits indirects.

2. Protection.

12.

Pollution.

Administration impliquée dans l'Action de l'État en mer, la douane agit pour la préservation du milieu marin et des ressources halieutiques.



17.

Détection.

Les pollueurs devant les tribunaux. Détecter un rejet puis rassembler les preuves pour constituer le dossier d'infraction, avant de le transmettre au procureur, tel est le travail de la douane.

3. Préservation.

18.

Protection.

La douane est fortement mobilisée dans la lutte contre les trafics d'espèces protégées.



23.

Scorpions.

En septembre dernier, les douaniers de Roissy ont saisi près de 120 scorpions vivants protégés.

4. Déchets.

26.

Interception.

Des dizaines de milliers de tonnes de déchets interceptés chaque année par la douane.



27.

Déchets automobiles.

18 tonnes de déchets interceptés par les douaniers du Havre en août 2015.

5. Soutien.

28.

Innovation.

La douane accompagne les opérateurs économiques dans l'adoption de mode de transports durables.



33.

Interview.

Alain O'Jeanson,
Directeur Général
de Terminaux de Seine.



1. Fiscalité.

Une fiscalité incitative en faveur de l'environnement. La douane et la fiscalité verte.

Au travers de la fiscalité, les entreprises, les collectivités locales, les ménages, les producteurs et les distributeurs d'énergie sont invités à privilégier des pratiques optimisant la ressource énergétique et ainsi le développement durable.

Source : Direction du Renseignement douanier



La fiscalité énergétique et la fiscalité environnementale sont deux composantes de « la fiscalité verte », dont le recouvrement mais également le contrôle sont assurés par la douane.

Principal poste de recettes fiscales perçues par la douane, cette « fiscalité verte » représente un enjeu majeur dans la protection de l'environnement.

La fiscalité énergétique douanière concourt à plusieurs objectifs :

- donner une valeur matérielle aux dégradations du patrimoine naturel et ainsi favoriser des comportements économes en ressources (principe « pollueur-payeur ») (I) ;
- encourager le développement de filières novatrices promouvant les énergies renouvelables, plus respectueuses de l'environnement, par des tarifs avantageux (« signal-prix ») (II) ;
- participer au financement de dispositifs de soutien à des solutions plus écologiques (III).

I. La fiscalité énergétique perçue par la douane : un éventail de taxes

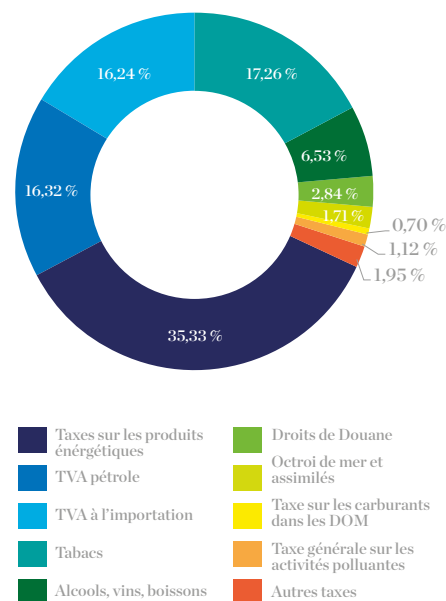
La fiscalité énergétique permet notamment d'informer les acteurs économiques sur la rareté du produit consommé. Ces taxes sont ainsi une incitation à la limitation de la consommation d'énergie et au recyclage des produits usagés.

Elles encouragent les innovations visant à réduire l'utilisation des produits ayant un impact négatif sur l'environnement.

La fiscalité énergétique gérée par la douane est composée d'un panel de taxes couvrant tous les types de consommation ⁽¹⁾ :

- La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE, 24,4 milliards d'euros en 2014) est perçue sur les produits destinés à être utilisés comme carburant ou combustible. À cette taxe s'ajoute la **TVA sur les produits pétroliers** (11,3 milliards d'euros en 2014) ;
- La taxe intérieure de consommation sur le gaz naturel (TICGN, 231,8 millions d'euros en 2014) ;
- La taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité (TICFE, 61,3 millions d'euros en 2014) concerne les consommations d'électricité sous une puissance souscrite supérieure à 250 kilovolts-ampères ;
- La taxe intérieure de consommation sur les houilles, lignites et coques (TICHL, dite « taxe charbon », 8,3 millions d'euros en 2014) est appliquée aux produits utilisés comme combustibles et supportée par les fournisseurs de charbon livrant un consommateur final, ou par les personnes important directement ces produits pour leur usage propre.

Principales perceptions douanières en 2014



Recettes douanières issues de la fiscalité énergétique (en millions d'euros)	2012	2013	2014
TICPE	24 095	24 284	24 401
TVA Pétrole	11 146	11 707	11 277
TSC DOM	467	460	481
TICGN+TICFE+TICHL	335	331	302
Contribution exceptionnelle sur la valeur des stocks de produits pétroliers	548	0,5	0,3
Taxes et rémunérations pour le compte des professionnels du pétrole	13	18	10

24,4 Mds €

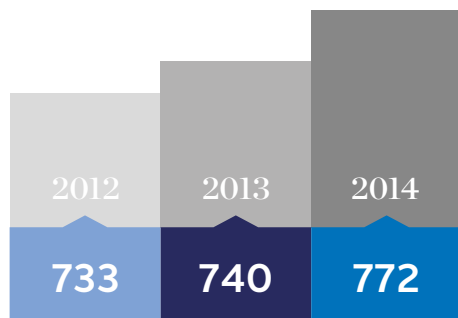
perçus en 2014 au titre de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques.

(1) <http://www.douane.gouv.fr/articles/a12497-les-chiffres-et-informations-cles-de-la-fiscalite-energetique-et-environnementale>.

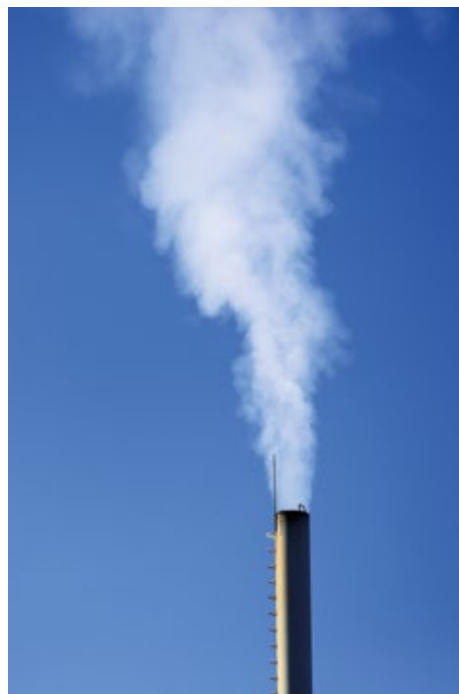


1. Fiscalité.

Collectes.



Montants de TGAP collectés par la DGDDI (en millions d'euros).



II. La fiscalité environnementale repose quant à elle sur la TGAP

Depuis 1999, la douane assure la gestion de cinq composantes de la taxe générale sur les activités polluantes : déchets, émissions polluantes, lessives, lubrifiants et matériaux d'extraction.

Cette taxe est représentative du principe pollueur-payeur : un coût supplémentaire est infligé aux opérateurs causant des dégradations à l'environnement, afin de les inviter à adapter leurs productions pour les rendre plus respectueuses du milieu naturel.

Une partie du montant de la taxe perçue est versée à l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie).

Depuis le 1^{er} janvier 2015, la direction de Nice est l'interlocutrice unique pour tous les redevables de la TGAP. Par ailleurs, depuis 2005, un prélèvement supplémentaire de la TGAP est prévu à l'article 266 quindecies du code des douanes pour inciter à l'incorporation des biocarburants dans les carburants en réduisant le taux de la taxe due à proportion des quantités incorporées. Dès lors, si la quantité de biocarburants incorporés au carburant fossile atteint un certain objectif, le montant de la TGAP due par l'opérateur est nul. En 2014, cette fiscalité incitative sur les biocarburants a rapporté 95,6 millions d'euros contre 149 millions d'euros en 2013 et 157 millions d'euros en 2012, ce qui confirme son efficacité.

III. Les autres fiscalités à vocation environnementale

*Le droit annuel de francisation des navires (DAFN).

Les activités de plaisance tirent un avantage économique de leur usage du milieu marin et du littoral. À ce titre, certains navires francisés sont soumis au DAFN⁽²⁾.

Ce droit est perçu par la douane et dû par le propriétaire.

En 2011, le DAFN a évolué pour inclure des critères environnementaux.

Un « verdissement » des critères de taxation du DAFN s'est traduit par une augmentation de la part du DAFN portant sur la puissance des moteurs et sur une diminution de la part du DAFN portant sur la longueur des bateaux.

Le produit de cette taxe est en grande partie affecté au Conservatoire du littoral afin d'acquérir des terrains et d'en assurer la gestion à long terme.

*La taxe sur les passagers maritimes embarqués à destination d'espaces naturels protégés.

Concernant l'usage récréatif des espaces naturels, la loi dite « loi Barnier » de 1995 a institué une fiscalité écologique faisant contribuer les passagers du transport maritime embarquant à destination d'espaces naturels protégés (parcs nationaux et réserves naturelles notamment) au financement de la protection de ces espaces.

La taxe est ajoutée au prix demandé aux passagers. Elle est constatée, recouvrée et contrôlée par la douane. Elle est perçue au profit de la personne publique qui assure la gestion de l'espace naturel protégé ou, à défaut, de la commune sur le territoire de laquelle se trouve le site et est affectée à sa préservation.

En 2011, le droit annuel de francisation des navires a évolué pour inclure des critères environnementaux.



8

772 M€

perçus en 2014 au titre de la TGAP.

30 M de tonnes

de déchets ménagers générant près de 400 millions d'euros de taxes au titre de la TGAP.

(2) Ceux de 7 mètres et plus, ou d'une longueur de coque inférieure à 7 mètres dotés d'une motorisation égale ou supérieure à 22 chevaux administratifs, ainsi que les véhicules nautiques à moteur (VNM), ou scooters des mers/jets skis, dont la puissance des moteurs est égale ou supérieure à 90 kilowatts.

DEVENONS ACTEURS DE NOTRE PERFORMANCE NUMERIQUE ET DE NOTRE ÉVOLUTION DIGITALE.



Par Philippe Grimminger, dirigeant du groupe FLEXSI, entreprise spécialisée dans l'accompagnement des PME et grandes entreprises dans la transformation digitale.

QU'EST-CE QUE LA TRANSFORMATION DIGITALE ?

La performance numérique, c'est une véritable révolution qui consiste à profiter des innovations technologiques afin de donner à nos collaborateurs les moyens de travailler de manière efficace en rapport avec les nouveaux usages ; C'est donc un gain immédiat de productivité pour les organisations.

L'évolution digitale de nos entreprises consiste à transmettre à nos clients des expériences d'usage de ces nouvelles technologies. Cela peut aller jusqu'à l'invention de nouveaux modèles d'organisation : je connais une entreprise totalement « digitalisée » qui est constituée exclusivement de consultants indépendants et qui a pu s'affranchir de la nécessité d'avoir des locaux ou un encadrement hiérarchique. Ses solutions numériques constituent en fait le principal lien entre ses membres.

QUELS SONT LES ENJEUX DE CETTE TRANSFORMATION POUR LES ENTREPRISES ?

Pour ce qui concerne notre coeur de métier, qui est l'accompagnement des entreprises dans leur performance numérique, j'en dénombre six :

- 1/ La qualité, la puissance et la fiabilité du flux INTERNET. Ce flux est désormais vital pour les entreprises; s'il s'arrête, l'activité de l'entreprise s'arrête également.
- 2/ La mobilité des collaborateurs. Ceux-ci doivent pouvoir accéder aux données de l'entreprise à tout moment et n'importe où, à partir de différents périphériques mis à disposition (ordinateurs, smartphones, tablettes, etc).
- 3/ La protection des données de l'entreprise. Elles valent de l'or, d'où l'importance de garantir leur confidentialité et leur intégrité.
- 4/ L'environnement de travail. Le poste de travail doit être adapté aux utilisations et aux besoins des collaborateurs.
- 5/ La formation et l'accompagnement des collaborateurs. Parce qu'au final, ce sont eux qui porteront le changement.
- 6/ L'affichage dynamique interne dans les entreprises, qui peut être par ailleurs le point d'entrée d'une transition digitale partagée en interne.

QUELS BÉNÉFICES PEUT-ON EN ESCOMPTER ?

Ils sont multiples : gains de productivité pour l'entreprise, meilleures conditions de travail pour les collaborateurs, qualité accrue des services et des prestations, image de l'entreprise plus positive auprès de ses clients et ses partenaires...

QUELLE EST LA BONNE DÉMARCHÉ POUR LA METTRE EN PLACE ?

Il convient tout d'abord de bien étudier l'activité de l'entreprise, afin d'identifier les spécificités essentielles liées à son métier. Il faudra ensuite déterminer, sur les six enjeux de la transformation numérique évoqués précédemment, les axes de progrès efficaces, agiles et rapides en adéquation avec les spécificités métiers identifiées. Par exemple, pour un cabinet d'avocats implanté dans plusieurs pays, cela pourra consister en la mise en place de systèmes de communications unifiées et de collaboration. Ceux-ci leur permettront à un coût abordable de pouvoir rédiger à plusieurs mains et simultanément un même document, malgré la distance qui les sépare. Viendra ensuite le déploiement de solutions numériques. Enfin, on insistera sur l'accompagnement des utilisateurs dans le changement.

COMMENT CHOISIR SON PRESTATAIRE POUR METTRE EN PLACE CE CHANGEMENT ?

Il est important de choisir un partenaire qui vous inspire confiance sur le plan technique. Votre prestataire doit être capable de comprendre votre métier, être reconnu par les principaux acteurs de son secteur, et être à même de vous accompagner sur l'ensemble de votre démarche, de la réalisation de l'audit jusqu'à la formation de vos collaborateurs.

Envie d'en savoir + :

Vous souhaitez faire votre diagnostic de performance numérique ?
www.flexsi.fr





Interview.

Corinne Cléostrate,
Sous-directrice aux droits indirects à la Direction
générale des douanes et droits indirects



Corinne Cléostrate (C.C.), vous êtes responsable de services qui gèrent l'ensemble de la fiscalité douanière : fiscalité des transports, TVA, contributions indirectes, fiscalité de l'énergie et de l'environnement. Quel est le rôle de votre sous-direction en matière de fiscalité adaptée à l'environnement ? Et quels sont les grands principes qui guident votre action ?

C.C. : La sous-direction que je dirige intervient depuis l'élaboration du projet de texte jusque dans la mise en application des mesures législatives et réglementaires. Elle joue donc un rôle central dans la conception, l'élaboration, la mise en œuvre et le contrôle de la fiscalité adaptée à l'environnement, tant au plan national qu'euro-péen. Depuis quelques années, la fiscalité énergétique est devenue une fiscalité d'orientation et d'accompagnement : soutien à la compétitivité de nos entreprises, développement de l'économie de la gestion des déchets, orientation des productions (pour les biocarburants par exemple), orientation des installations et des processus industriels (consommation d'énergie fossile dans les entreprises intensives en énergie), accompagnement

des enjeux sociaux de la transition énergétique pour réorienter les comportements de nos concitoyens (les différentes TGAP, les énergies alternatives tel que le gaz naturel pour les véhicules, etc.). La transition énergétique et les changements qu'elle préfigure placent la fiscalité énergétique au cœur de nouveaux défis. La transition énergétique suscite de nombreuses interrogations : quelle fiscalité énergétique voulons-nous comme levier de soutenabilité de notre économie et de notre modèle de société ? Quelles doivent être la nature, la proportionnalité et la progressivité de l'impôt ? Quelles doivent être les nouvelles régulations fiscales et économiques qui concilient équité, ouverture des marchés, accessibilité et respect des droits fondamentaux ? L'incitation à des comportements plus vertueux dans l'usage de la ressource énergétique, tant chez les opérateurs économiques que chez les particuliers-consommateurs (réduction de l'empreinte carbone de chacun), passe par une fiscalité qui repose sur des principes simples et clairs, avec des objectifs précis.

10 Les différents composants de la TGAP



Composante émissions polluantes : elle est due par les exploitants d'installations qui émettent certains types de substances polluantes.



Composante déchets : elle est due par les exploitants d'installations de traitement des déchets dangereux et non dangereux. Cette taxe est minorée pour les installations les plus performantes sur les plans énergétique et environnemental.

Elle doit être incitative, visible, lisible, stable dans son mécanisme de fonctionnement et s'inscrire dans la continuité.

Précisément, comment encourage-t-on les filières et oriente-t-on les comportements ?

C.C. : La fiscalité énergétique doit s'inscrire dans un juste équilibre qui en assure l'acceptabilité par tous, notamment en terme de proportionnalité et de répartition. En agissant sur les prix, la fiscalité doit permettre de gommer certaines distorsions de prix notamment pour participer à l'équilibre du marché et garantir le libre choix de tous. Elle doit aussi venir compléter d'autres dispositifs de soutien (TVA à taux réduit, éco-prêt à taux zéro, crédit d'impôt pour la transition énergétique, primes automobiles, construction, etc.). Cette démarche présente un triple avantage :

- intégrer dans le prix une partie des effets négatifs sur l'environnement (bilan carbone) et donc faciliter la prise en compte de l'objectif de développement durable dans les choix énergétiques en accordant un avantage aux énergies les moins polluantes ;

- majorer le prix de l'énergie et donc encourager les économies d'énergie ;
- créer des ressources possibles pour le financement d'actions d'efficacité énergétique.

Parmi les clés d'une fiscalité énergétique favorable au développement durable, figure la mise au point de mécanismes de redéploiement fiscal et de péréquation qui rendent complémentaires le fait de vouloir à la fois une énergie peu chère et accessible à tous, avec le fait de disposer d'une énergie suffisamment chère pour inciter aux économies.

Les politiques envisagées dans un but de financement, de maîtrise ou de réduction de la demande d'énergie peuvent avoir des impacts immédiatement perceptibles sur les postes « chaleur » et « transports » des ménages.

Quels sont les chantiers en cours et ceux qui vous attendent ?

C.C. : La fiscalité énergétique, bien ciblée et associée à d'autres outils, participe à la croissance et à la compétitivité de nombreux secteurs économiques, tels que le développement de réseaux d'infrastructures, la relance de secteurs industriels plus traditionnels, etc.

Elle vise aussi à protéger le capital naturel, ce qui suppose de prendre en compte le coût des pollutions.

Il s'agit ici de faire payer aux acteurs le coût réel ou potentiel de la dégradation de la nature. Si l'accès au capital naturel reste gratuit, on continuera à le détruire. Lui donner un prix, c'est le protéger.

Enfin, la douane met aussi en œuvre ses propres mutations de structures pour s'adapter aux évolutions réglementaires et améliorer le service rendu à ses redevables.

Les cinq composantes de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) sont gérées depuis le début de l'année au sein d'un service unique, à Nice. La fiscalité énergétique et environnementale se modernise également à travers la dématérialisation des procédures. Ainsi, les redevables de la TGAP, qui disposent d'un guichet unique pour leurs formalités, peuvent désormais déclarer et régler leurs taxes en ligne.



Composante lubrifiants, huiles et préparations lubrifiantes : cette taxation s'applique en fonction de la toxicité et des possibilités de recyclage de ces préparations.



Composante lessives : elle est due par les fournisseurs ou utilisateurs de lessives, et est proportionnelle à la teneur en phosphates du produit.



Composante matériaux d'extraction : sont notamment concernées par cette taxation les carrières.

2. Protection.

L'action de la douane pour la protection du milieu maritime.

Administration impliquée dans l'Action de l'État en mer, la douane agit pour la préservation du milieu marin et des ressources halieutiques.



Le développement de la circulation maritime, l'augmentation du gabarit des navires, en particulier celui des navires pétroliers, ont accentué les risques

de pollution marine. Aux côtés des autres administrations de l'État qui interviennent en mer, la DGDDI apporte son concours à la lutte contre la pollution.

Dotée de moyens maritimes et aériens, elle protège le territoire français sur plus de 5 000 kilomètres de frontières littorales en métropole et en outre-mer.

Habilités à relever la quasi-totalité des infractions incriminées, les agents des douanes peuvent rechercher et constater les infractions de pollution dans les eaux territoriales et dans la zone économique exclusive, jusqu'à 200 milles nautiques des côtes (370 km). Au-delà, en haute mer, ils peuvent dresser un procès-verbal qui sera transmis aux autorités de l'État au pavillon du navire pollueur. Le service garde-côte de la douane française emploie 800 spécialistes (marins, aériens) qui servent 40 navires, 15 avions, dont 2 dotés d'un système de détection de la pollution marine (avions Polmar) et 9 hélicoptères.

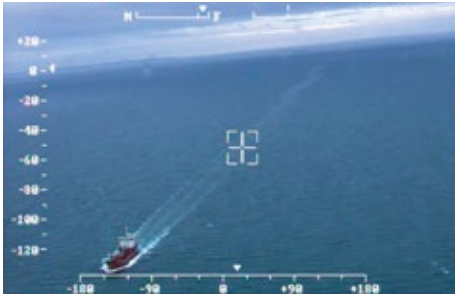


3 patrouilleurs

garde-côtes basés à Boulogne-sur-Mer, Brest et la Seyne-sur-Mer.



Dégazage.



Dégazage sauvage observé en 2014

Dans le cadre d'une mission de surveillance aéromaritime en Manche, l'hélicoptère EC 135 de la brigade de surveillance aéromaritime du Havre a détecté un sillage anormal à l'arrière d'un chimiquier, le DENIZ-S, battant pavillon turc.

La taille de la nappe de pollution a été estimée à 8 miles nautiques, soit environ 14 km de long et 100 mètres de large.

Mer sous surveillance

Il y a 37 ans, l'Amoco Cadiz, un pétrolier libérien, s'échoue sur les côtes bretonnes, déchargeant plus de 230 000 tonnes de pétrole brut.

Cette marée noire, considérée encore aujourd'hui comme l'une des pires catastrophes écologiques de l'histoire, fait prendre conscience aux pouvoirs publics de la nécessité de mobiliser tous les moyens de lutte contre ce type de pollution.

Le premier plan POLMAR naît le jour du naufrage de l'Amoco Cadiz, le 16 mars 1978. À l'époque, une administration se distingue par sa structure aéromaritime, sa réactivité et sa capacité d'adaptation : la douane.

Elle se révèle être un acteur indispensable dans la lutte contre les pollutions marines. Le législateur adapte les réglementations en la matière pour spécialement habiliter les agents des douanes.

Alors même que ce domaine n'est pas inscrit dans son cœur de métier, la douane répond présente et s'adapte aux exigences de cette nouvelle mission. Le personnel aérien est formé aux spécificités des détections des pollutions, et ses moyens matériels s'adaptent : depuis 30 ans, la douane est équipée d'avions spécialement dédiés à cette mission, et uniquement à celle-ci.



Aujourd'hui au nombre de deux, les avions POLMAR de la douane disposent de capteurs dédiés à la détection des pollutions à la surface de la mer et se sont illustrés dans la gestion des plus importantes catastrophes écologiques de ces dernières années.

Le 13 novembre 2002, un pétrolier au nord-ouest de l'Espagne lance un appel de détresse. Une brèche de 50 m s'est ouverte sur son flanc et les 82 000 tonnes de fioul réparties dans les citernes du navire commencent à se déverser dans l'océan.

Le premier avion spécialisé à arriver au large des côtes galiciennes espagnoles est l'avion POLMAR II de la brigade de surveillance aéromaritime des douanes de Hyères. L'équipage assiste au naufrage du Prestige, l'une des pires catastrophes écologiques de ces dernières années. Il provoque une gigantesque marée noire touchant gravement la côte Atlantique, du Portugal jusqu'au sud de la Bretagne. Pendant des semaines, le POLMAR II, rejoint par les brigades de surveillance de la façade Atlantique, œuvre pour évaluer, cartographier, et informer les instances gouvernementales nationales sur les risques de pollution des côtes françaises. Son équipage prend en photo le Prestige brisé en deux et flottant pour quelques heures encore, avant de sombrer.

Devenue l'illustration emblématique de l'affaire, ce cliché fera le tour du monde. Si la douane est impliquée dans ces affaires au fort retentissement médiatique, c'est surtout au quotidien que son action est la plus significative. Détecter et analyser les pollutions, déterminer s'il s'agit de rejets licites ou illicites et réprimer les actions criminelles : aujourd'hui, le savoir-faire, l'expérience et le professionnalisme des agents placent la douane au cœur de la lutte contre la pollution.

Les résultats sont parlants.

2. Protection.



Partageant cette mission au côté des autres administrations maritimes (marine nationale, affaires maritimes et gendarmerie), la douane réalise près de 80 % des observations de pollutions orphelines⁽³⁾, et le même taux en flagrant délit. Elle est également présente à tous les niveaux de décision de la mission de surveillance et de répression des pollutions marines⁽⁴⁾.

Un cadre supérieur est ainsi mis à disposition du secrétariat général de la mer, et relaye l'action de la douane en la matière. Au niveau des préfetures maritimes, la douane dispose également de correspondants douaniers

Ce sont près de 800 spécialistes qui servent 40 navires, 15 avions et 9 hélicoptères, protégeant ainsi le territoire français.

qui jouent le même rôle. L'ensemble de ces actions est coordonné par le bureau B2 de la direction générale, auquel est rattaché un expert POLMAR. Fonction unique dans l'administration française, cet expert assiste

et conseille l'ensemble des acteurs douaniers dans cette mission, et est amené à être sollicité par les autres administrations maritimes, par le SG Mer, et par les autorités dédiées pour des expertises.



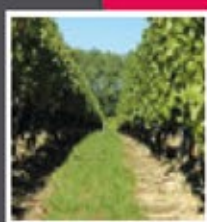
80 %

**des pollutions orphelines
sont détectées par la douane.**

(3) Une pollution orpheline est une pollution détectée que l'on ne peut pas rattacher à un navire.

(4) Cette mission est un des piliers de l'Action de l'état en mer.

GOÛTER LA DIFFÉRENCE



www.peyrat-fourthon.com

33(0)5 56 59 40 87

L'abus d'alcool est dangereux pour la santé, à consommer avec modération

Les pollueurs devant les tribunaux

Détecter un rejet puis rassembler les preuves pour constituer le dossier d'infraction, avant de le transmettre au procureur, tel est le travail des équipages de la DRGC.

En matière de pollution, l'intervention de la douane semble se terminer quand le traitement judiciaire de l'affaire débute.

En réalité, le rôle de la douane ne s'arrête pas là. L'expert POLMAR de la douane est appelé à intervenir devant les tribunaux pour apporter son expertise et aider les juges à interpréter les clichés pris pendant les constatations. Récemment encore, l'expert a été requis à l'occasion d'une affaire dont la sanction prononcée confirme la sévérité des juges en matière de pollution marine.

Le 28 août 2009, le navire Fastrex navigue dans le golfe de Gascogne, à 280 km des côtes de Royan. Il ne rejoindra jamais son port de destination, et à son nom restera attachée l'une des plus fortes condamnations jamais prononcées par les juges français en matière de pollution marine.

Dans le sillage du navire se trouve désormais une nappe de couleur argent, différente du reste de la surface de la mer. Cette traînée suspecte, détectée et photographiée par l'action POLMAR de la douane est large d'une centaine de mètres et s'étend sur 7 km. S'engage alors une véritable bataille judiciaire. Pendant 5 ans, la défense n'aura de cesse que de chercher à prouver aux juges que la nappe huileuse détectée par la douane était déjà présente. Le Fastrex n'aurait fait que traverser. L'enjeu pour les avocats est de relier la pollution à un événement extérieur et imprévisible, afin d'éviter la condamnation pour rejet d'origine volontaire de substance polluante prévu par le code de l'environnement et punie lourdement.

Un argument utilisé quasi-systématiquement par les avocats de la défense.

Du côté de l'accusation, un rôle essentiel est joué par la douane. En effet, sa mission ne se limite pas à la détection du rejet suspect. Lorsqu'une constatation est réalisée par un aéronef d'État, appartenant à la douane ou à la marine nationale, les éléments de preuve recueillis doivent pouvoir être interprétés au cours de l'audience judiciaire. Pour cela, les parquets de Brest, de Marseille ou du Havre⁽⁵⁾ font appel à l'expert POLMAR de la douane pour analyser, commenter et expliquer les images radar, les scanner ou les photographies numériques prises à cette occasion.

Au cours du procès Fastrex, les 7 photos aériennes prises par l'avion de la douane ne laissent aucun doute : aucune trace de pollution, ni à l'avant, ni sur les côtés du navire. Au contraire, la trace débutait précisément à l'arrière du navire et l'analyse de l'apparence de la nappe établissait sans ambiguïté la présence caractéristique d'un rejet d'hydrocarbure. Si l'expert POLMAR analyse les observations aériennes des pollutions, son expertise en matière de techniques de senseurs des aéronefs ou ses connaissances maritimes et de navigation sont fréquemment utilisées.

Des pollueurs lourdement sanctionnés

Le 18 mars 2014, le capitaine et l'armateur du navire Fastrex sont condamnés à une peine de 1,5 million d'euros, soit l'une des peines prononcées les plus fortes en la matière.

Une condamnation qui témoigne de la sévérité dont font preuve les juges ces dernières années au point d'atteindre « un niveau dissuasif primordial » selon l'expert POLMAR. « *Les amendes encourues aujourd'hui sont clairement dissuasives pour le capitaine et son armateur, au regard du coût de nettoyage à quai de ces produits polluants, qui s'élèvent à quelques centaines d'euros seulement* », explique-t-il.

Ces 10 dernières années ont vu une montée en puissance des politiques publiques visant à faire prendre conscience que la protection de l'environnement est un enjeu majeur pour l'humanité, tandis que plusieurs catastrophes écologiques ont touché les côtes françaises. « *Cela a eu pour conséquence l'adoption de règles contraignantes, notamment juridiques, pour les transporteurs maritimes. Le volet répressif mis en œuvre par la douane a accompagné ces changements et surtout permis de développer de l'insécurité chez les capitaines de navires qui ont petit à petit changé leur comportement* », conclut-il.



(5) Ces trois tribunaux sont les tribunaux compétents pour juger des affaires de pollutions commises à proximité du littoral métropolitain.

3. Préservation.

La préservation des espèces naturelles menacées d'extinction.

La douane est fortement mobilisée dans la lutte contre les trafics d'espèces protégées.

Source : Direction du Renseignement douanier





64 caméléons protégés saisis dans un colis en provenance du Cameroun.

Selon la World Wildlife Fund (WWF), une espèce sur 1 000 disparaît chaque année, un rythme bien supérieur au taux d'extinction naturelle.

Le braconnage et le trafic des espèces sauvages représentent désormais une grave menace pour la survie de certaines de ces espèces. Chaque année, une population de 20 000 à 25 000 éléphants disparaît, sur une population mondiale estimée de 420 000 à 650 000 pachydermes. En 2014, selon la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), un rhinocéros a été braconné toutes les 8 heures. Au même titre que le trafic de stupéfiants, d'armes, de contrefaçons ou d'êtres humains, le trafic d'espèces protégées est devenu une activité lucrative⁽⁶⁾ et moins risquée pour les organisations criminelles qui ont investi ce secteur. Elles disposent de ressources importantes et se livrent au commerce illégal des espèces sauvages à une échelle industrielle.



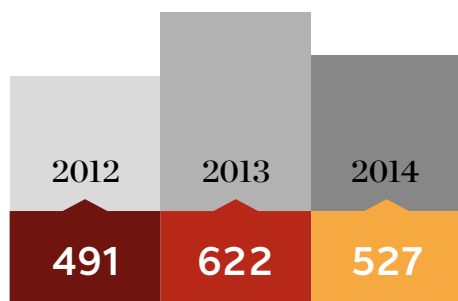
Trophées de chasse repris à la Convention de Washington, saisis par les douaniers de Roissy.



(6) Sur le marché parallèle asiatique, le cours d'un kilogramme de corne de rhinocéros se négocie entre 45 000 et 60 000 euros. Le kilogramme d'ivoire d'éléphant se vend entre 500 et 1 100 euros.

3. Préservation.

Contentieux.



Évolution du nombre de contentieux relatifs à la CITES.

1/ La Convention de Washington et sa déclinaison au niveau européen

Dès les années 1970, des initiatives ont été prises à l'échelle internationale afin de réglementer et de contrôler le commerce international des espèces de faune et de flore. Ces dispositions sont contenues dans la Convention de Washington ou CITES, qui compte 180 États parties. Ratifiée en 1978 par la France, la CITES interdit ou impose des restrictions relatives au commerce international des espèces animales ou végétales.

Au niveau européen, un dispositif classe les espèces en différentes catégories selon la gravité de la menace d'extinction qui pèse sur elles. Ce dispositif sera renforcé au niveau national par la future loi sur la biodiversité qui prévoit

de durcir la répression pénale à l'encontre du braconnage d'espèces animales protégées et du trafic, y compris sur Internet. Dans le code des douanes, les infractions CITES sont passibles d'un emprisonnement de trois ans, de la confiscation des objets, moyens de transport et des biens ou avoirs qui sont le produit direct ou indirect de l'infraction. Il prévoit une amende comprise entre une et deux fois la valeur de l'objet de fraude.

2/ Le dispositif interministériel français et l'action de la DGDDI en faveur des espèces menacées

En France, l'instruction et la délivrance des autorisations d'importation, d'exportation et de réexportation sont du ressort de la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN) du MEDDE et des services des DREAL.

L'application de la réglementation, au travers de contrôles (sur le fret et les voyageurs), est une fonction exercée par la DGALN et par la DGDDI. Les services douaniers peuvent, en tout point du territoire national, contrôler la régularité de la détention ou de la circulation d'espèces protégées. Par ailleurs, la douane surveille des secteurs identifiés comme étant sensibles, tels que celui de la médecine traditionnelle asiatique. En effet, dès les années 1990, certaines ONG relèvent le manque de visibilité et de transparence sur la composition des produits utilisés dans le cadre de cette médecine.



Serpents protégés saisis par les douaniers de Roissy.

Année	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Nombre de constatations portant sur la CITES	514	421	719	767	642	690	501	649	667	541	647	527
Nombre d'animaux vivants saisis	554	585	630	621	581	690	758	713	272	1109	1442	1392



Facilitez-vous le CDU avec EasyLog en mode hébergé



Logiciels pour le Dédouanement



www.easy-log.fr - contact@easy-log.fr



Découverte.



Interception de tortues protégées par les douaniers de Sète

Le 28 avril 2014, les douaniers du port de Sète ont saisi 70 tortues vivantes de l'espèce *Tesdudo Graeca* lors du contrôle d'un véhicule à la sortie du ferry. Les animaux ont été découverts dans deux sacs de sport placés dans le compartiment moteur du fourgon en provenance directe de Nador au Maroc. Les tortues ont été prises en charge par une association spécialisée.

Certaines espèces protégées de plantes ou de parties d'animaux en voie de disparition sont ainsi incorporées dans ces produits, soulevant la polémique autour des trafics particulièrement lucratifs qui tirent profit de ce commerce (trafic de parties de tigres, d'ours, etc.).

3/ L'action de la douane dans la protection des espèces protégées : des résultats significatifs

Sur les 3 dernières années, la DGDDI a ainsi réalisé en moyenne 550 contentieux par an. En 2014, la douane, fortement mobilisée dans la protection des espèces menacées d'extinction, a saisi 1392 animaux vivants protégés par la convention de Washington.

Bien que les infractions à la CITES soient de nature très variée, les constatations se réalisent principalement sur le vecteur aérien et dans le fret, y compris le fret postal et express. Ainsi, la faune marine (mammifères marins exclus) représente le plus grand nombre de contentieux, suivie des reptiles, des mammifères, de la flore et des oiseaux.



Saisie exceptionnelle d'ivoire à Roissy

Le 1^{er} mai 2015, les agents de la cellule de ciblage du fret de Roissy ont contrôlé une expédition en provenance de Kinshasa (République Démocratique du Congo) et à destination d'Hanoï (Vietnam). Cette expédition composée de 2 caisses en bois portait sur 37 morceaux de défenses d'ivoire, pour un poids total de 136 kg. En l'absence de permis CITES, les agents ont relevé une importation sans déclaration de marchandises prohibées au sens de l'article 38 du code des douanes. Cette saisie d'ivoire est la plus importante réalisée ces dernières années et démontre l'implication de la DGDDI dans la lutte contre le commerce d'espèces protégées.



3. Préservation.



Le panorama des saisies confirme que le trafic en matière CITES touche aussi bien un spécimen entier d'une espèce de faune ou de flore, que ses parties et les produits qui en dérivent. S'agissant spécifiquement du trafic d'ivoire et de parties d'éléphant et de corne de rhinocéros (kératine), les provenances les plus sensibles sont localisées en Afrique de l'Ouest et Centrale. Les saisies réalisées en France indiquent que la destination principale de ces matériaux est l'Asie, et principalement la Chine. Ainsi, en 2014, 18 % des saisies de marchandises encadrées par la CITES réalisées par les services de la DGDDI

proviennent d'éléphants. Les passagers du vecteur aérien sont le plus souvent impliqués dans ce type d'infractions. Le trafic d'espèces protégées touche de très nombreux autres spécimens. En septembre dernier, les douaniers de Roissy ont saisi près de 120 scorpions vivants protégés dans des envois de fret express en provenance du Cameroun et à destination des États-Unis. Les scorpions, appartenant à l'espèce « *Pandinus Dictator* », protégés par la convention CITES, étaient déclarés comme des échantillons destinés à la recherche médicale. Ils n'étaient pas accompagnés

du certificat CITES, nécessaire à la justification de leur importation. Dans un premier lot, les douaniers découvrent 69 scorpions dissimulés sous dix-neuf boîtes en plastique contenant des mille-pattes, espèce non protégée. Quelques jours plus tard, ils interceptent 46 spécimens identiques placés dans 35 gobelets en plastique. Les deux chargements présentaient la même provenance et le même destinataire : un particulier résidant aux États-Unis, spécialisé dans la vente de NAC (nouveaux animaux de compagnie) sur internet.



6146 articles

et 993 kg de produits divers, issus d'espèces protégées (écailles de pangolin, hippocampes séchés, ossements, etc.) dont 2477 articles en cuir ou peaux.



ACTUS

EN PARTENARIAT
AVEC 

PUBLIREDACTIONNEL

PROSPECTEZ AVEC L'APPUI DE VOS PARTENAIRES FINANCIERS : L'ASSUREUR (PUBLIC) ET LA BANQUE !

LES BANQUES FRANÇAISES ET LA COMPAGNIE D'ASSURANCE COFACE PROPOSENT DEPUIS DES ANNÉES DE FAVORISER LA PROSPECTION DES MARCHÉS ÉTRANGERS PAR LES ENTREPRISES FRANÇAISES, EN ASSOCIANT UN FINANCEMENT PERMETTANT DE RÉALISER LE PROGRAMME DE DÉMARCHES ET UN CONTRAT D'ASSURANCE LIMITANT LES RISQUES DE PERTE EN CAS DE RÉSULTAT DÉCEVANT DE LA PROSPECTION.

« LA COUVERTURE DU RISQUE
PEUT ALLER JUSQU'À 65 %
DES DÉPENSES »

Les entreprises concernées

Les contrats d'assurance prospection visent aujourd'hui les entreprises voulant commercialiser à l'étranger des biens et services majoritairement français, qui réalisent un chiffre d'affaire global inférieur à 500 Millions d'euros, avec un dispositif visant particulièrement les entreprises de plus de 1,5 million de chiffre d'affaires (Avance Prospection FAP) et un autre réservé aux primo-exportateurs (A3P ou assurance prospection premiers pas) : chiffre d'affaires global de 50 millions au plus et chiffre d'affaires export limité à 200 000 euros ou à 10% du CA global).

Le fonctionnement de l'assurance

Ces contrats limitent le risque pris par une entreprise qui prospecte un nouveau marché et réalise à ce titre des dépenses aussi variées que frais de personnel, déplacements, frais de séjours à l'étranger ou de réception d'agents ou de clients en France, participation à des foires et salons, analyse des marchés et frais de conseil, adaptation d'un produit ou d'une documentation aux besoins du pays prospecté...

Leur fonctionnement, schématiquement, est le suivant : dans une première période Coface verse une indemnité qui représente une partie de l'excédent des dépenses engagées sur la zone de prospection ciblée par rapport aux bénéfices générés par les ventes export qui en découlent. Cette indemnité est reversée en deuxième période, en fonction des ventes export réalisées. Mais si les ventes sont décevantes, le pourcentage affecté au remboursement ne suffira pas à couvrir l'indemnité reçue et un solde non remboursé restera acquis à l'entreprise à titre de dédommagement définitif.

L'ESSENTIEL À SAVOIR



- ↘ Un contrat d'assurance prospection comporte jusqu'à 4 exercices au titre desquels les dépenses de prospection préalablement prévues et acceptées peuvent être prises en compte.
- ↘ À l'issue de chaque exercice, l'entreprise déclare ses dépenses et recettes d'exportation sur la zone ciblée.
- ↘ Un pourcentage (de 7 à 30 % des ventes selon leur nature) est considéré comme marge bénéficiaire venant en déduction des pertes indemnisables.
- ↘ Sur les pertes indemnisables (la différence entre les dépenses et la marge bénéficiaire sur les ventes), Coface prend en charge de 25 à 65 % selon la taille de l'entreprise.
- ↘ La période de prise en charge (période de garantie) est suivie d'une période comportant la même durée + 1 ou 2 ans, pendant laquelle l'entreprise reverse en fonction de ses ventes sur la zone prospectée.
- ↘ Les reversements sont plafonnés au montant reçu. En fin de contrat, si le CA export n'a pas permis de rembourser entièrement Coface, la différence reste acquise à l'entreprise.
- ↘ A3P bénéficie d'un mécanisme simplifié : le montant est plafonné à 30 000 euros, l'indemnité est versée au moment choisi par l'entreprise, le reversement (dans la limite de l'indemnité reçue) sera d'un montant de 10 % du chiffre d'affaires export réalisé au cours des 3 exercices fiscaux publiés pendant la durée du contrat.

LE CONSEIL DES EXPERTS DU CIC

1/ Privilégiez l'avance prospection + FAP si votre chiffre d'affaires dépasse 1,5 million.

L'engagement pluriannuel de la banque, prévu dans le parrainage, n'est pas essentiel car la banque dispose de clauses de sortie. En revanche la garantie de remboursement dont elle bénéficie avec le FAP est incitative et vous évite d'avoir à donner des garanties complémentaires à ce titre ! Attention : il faut associer la banque en amont. Elle ne dispose que de 20 jours pour dire à Coface qu'elle entend financer l'action et demander la garantie.

2/ Décidez de votre prospection comme si l'assurance n'existait pas.

On ne se jette pas contre un mur parce que l'on a souscrit une assurance automobile, mais on roule plus confiant... Ajustez l'effort aux capacités de l'entreprise, en ayant en tête la norme d'au moins un voyage de l'entreprise par an sur chaque pays prospecté.

L'INTERVENTION DES BANQUES

Le financement des actions de prospection, pour les TPE, peut être réalisé par Coface elle-même, par le biais d'une avance sur indemnités de 50 % de la quotité garantie en début de contrat.

Mais il est le plus souvent réalisé par un crédit bancaire spécialisé, débloqué par étapes au fur et à mesure des dépenses de prospection engagées.

Deux mécanismes principaux existent :

↘ le parrainage bancaire : dans ce cadre la banque peut souscrire un engagement pluriannuel de financement, fonction du programme assuré. Elle dispose en contrepartie d'une délégation du droit à indemnité, qui viendra amortir partiellement le concours année après année, l'entreprise remboursant sur sa trésorerie la fraction non indemnisée du crédit.

↘ le « FAP » qui est un financement de la banque sur un exercice, renouvelable sur la durée de la prospection. La banque bénéficie de la même délégation de droit mais aussi d'une assurance totale ou partielle contre le risque de non remboursement si l'entreprise est défaillante.

LES PLUS

Choisissez une banque partenaire : une action de prospection est une occasion unique de faire avec votre banque un point sur la stratégie de développement de l'entreprise et les services qu'elle met à votre disposition pour vous assister dans ce développement international. Pour les services bancaires traditionnels, vous les trouverez le plus souvent dans le réseau de votre banque ou d'une

de ses banques partenaires à l'étranger. Il est plus rare de trouver un réseau étoffé dédié à l'assistance au développement international des clients, car la banque peut difficilement gérer sur un même point un centre de profit bancaire et un centre de services para-bancaires, ce que permet en revanche un réseau de bureaux de représentation dédié. CIC est particulièrement performant dans ce domaine.

4. Déchets.

Le contrôle des transferts transfrontaliers de déchets

Des dizaines de milliers de tonnes de déchets interceptés chaque année par la douane.



Des containers remplis de télévisions, de chaînes HI-FI, d'aspirateurs ou de fours à micro-ondes. Parfois, ce sont des catalyseurs d'automobiles, des parties de moteurs ou des pots d'échappement. Leurs points communs ? Tous peuvent être considérés comme des déchets dangereux, en raison, notamment, des substances radioactives, du plomb ou du mercure qu'ils risquent de contenir. Ils sont également tous susceptibles d'être envoyés dans des pays qui ne disposent pas des infrastructures appropriées pour éliminer ou valoriser ces déchets dans le respect des règles environnementales internationales. **Le rôle joué par la douane en matière de lutte contre ces exportations de déchets est fondamental.**

Les transferts transfrontaliers de déchets sont régulés par la Convention de Bâle de 1989. Ce traité a pour objectif de contrôler les mouvements internationaux de déchets dangereux, en particulier entre les pays développés et les pays en voie de développement. Il a été transposé en 2006 dans un règlement communautaire⁽⁷⁾ qui habilite les services douaniers à contrôler les transferts transfrontaliers de déchets, à savoir les exportations, les importations et les flux intracommunautaires.

En pratique, les services douaniers vérifient, en lien avec les services du ministère de l'écologie⁽⁸⁾, le caractère licite du transfert.

Ce fut le cas notamment en 2013, à la Réunion. À Port-Est, 14 conteneurs à destination de l'Inde, contenant 250 tonnes de marchandises dont des parties de véhicules (moteurs, filtres, pistons, alternateurs, ...), ont été interceptés par les douaniers lors d'un contrôle conjoint avec la DREAL. Ces derniers ont apporté leur expertise pour qualifier ces marchandises

de déchets. Par la suite, l'analyse des documents a permis au service des douanes de s'apercevoir que l'exportation de ces parties de véhicules s'effectuait en dehors de toute procédure prévue (information ou notification). L'exportation constituait donc un transfert illicite de déchets au titre de la réglementation européenne.

Le contrevenant s'est ainsi vu prescrire, à ses frais, la reprise des 14 conteneurs en vue du traitement et de la valorisation des déchets dans des installations locales autorisées.

Cette affaire n'est pas un cas isolé : en 2014, 164 constatations de transferts illicites de déchets ont été effectuées par la douane, ce qui représente au total 52 800 tonnes

de marchandises. À l'export, nombre de ces interceptions sont réalisées sur le vecteur maritime par les bureaux du Havre port, de Rouen et de Dunkerque. De nombreuses affaires sont également réalisées à la circulation, à l'est, par les services de la surveillance.



Interception d'un transfert illicite de déchets automobiles

En août 2015, les douaniers du Havre ont empêché l'exportation illégale de 18 tonnes de déchets automobiles à destination de la Mauritanie.

Le chargement, exporté par une société automobile basée en France, était censé contenir des moteurs d'occasion et des pièces automobiles. Une attestation sur l'honneur signée par le gérant de la société accompagnait les documents de transport.

Dès l'ouverture du conteneur, les douaniers constatent, sous un tas de roues et de pièces de carrosseries, la présence de nombreux moteurs usagés enchevêtrés. Outre la présence de plusieurs taches d'huile, ils découvrent également diverses pièces automobiles (filtres à carburant, pièces d'échappement...) entassées en vrac, sans étiquette ni protection particulière. Le mauvais état des nombreuses marchandises et l'absence d'élément permettant de les identifier amènent alors les agents des douanes à bloquer le chargement.

L'expertise apportée ensuite par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) confirmera qu'il s'agissait de déchets en vertu de la législation européenne.

L'exportation illégale de ces déchets est passible d'une peine de 2 ans de prison et de 75 000 euros d'amende selon le code de l'environnement.

En 2014, la douane française a réalisé 220 contentieux en matière de déchets illicites portant sur un total de 52 800 tonnes de marchandises plus ou moins dangereuses.

(7) Règlement 1013/2006 du 14 juin 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant les transferts de déchets.

(8) Actuellement les Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) et à partir du 1^{er} janvier 2016 avec le pôle national transferts transfrontaliers de déchets (PNTTD) établi à Metz.

52800 tonnes

de déchets transférés illicitement et interceptés par les services douaniers en 2014.



5. Soutien.

La douane accompagne les opérateurs économiques dans l'adoption de mode de transports durables.



La procédure fluvio-maritime constitue une procédure douanière innovante, intégrée dans une logique globale de protection de l'environnement. Le 19 juin 2015, la plate-forme multimodale du port fluvial de Longueil-Sainte-Marie, dans l'Oise, a été inaugurée par plus de 180 personnes, élus, armateurs, logisticiens, chargeurs et services douaniers. Connectée aux ports du Havre, de Rouen et de Paris, elle est destinée à augmenter la part du transport fluvial dans les échanges internationaux de marchandises depuis et vers la Picardie en passant par les ports de HAROPA (groupement d'intérêt économique des ports du Havre, de Rouen et de Paris). Cette inauguration a été l'aboutissement d'un travail collectif impliquant chacun des acteurs de la chaîne logistique dont la douane, au profit des importateurs et exportateurs de la Picardie. Les axes fluviaux de la Seine et du Rhône font l'objet de travaux analogues entre la douane et ses partenaires pour améliorer leur connexion aux ports maritimes et faciliter les liaisons entre les zones d'activité majeures grâce à des modes de transport plus respectueux de l'environnement.

I. Promotion du transport fluvial, mode de transport durable, moderne et facteur de croissance économique

La douane propose des procédures simplifiées de transit dédiées au pré-acheminement ou au post-acheminement des conteneurs par voie fluviale ou ferrée

entre le port maritime et son hinterland, au moyen d'un système informatique portuaire. Grâce à cette procédure, les opérateurs obtiennent des avantages à la fois économiques et écologiques. La fluidité du dédouanement des chargements, dans un contexte d'échanges mondiaux à flux tendus, se conjugue ainsi à la réduction des émissions carboniques et de l'encombrement routier, en particulier aux abords des grandes agglomérations urbaines. De plus en plus de sociétés, dont le projet d'entreprise met l'accent sur la protection de l'environnement, se tournent vers les transports multimodaux, qui s'intègrent dans une stratégie plus globale d'économies des ressources énergétiques.

Elles sont soutenues dans cette orientation par la douane, qui prévoit notamment la possibilité, pour les opérateurs économiques bénéficiaires de cette procédure, d'obtenir des dispenses de garantie financière et un allongement des délais de stockage, soit des gains de temps et d'argent, facteurs de compétitivité⁽⁹⁾. Par ailleurs, la promotion du transport fluvial participe pleinement à la mise en valeur de l'attractivité du territoire. C'est pourquoi la douane prévoit, par la mesure 16 de son plan « Dédouanez en France » présenté le 22 septembre 2015 à Bercy par le Secrétaire d'État chargé du budget, d'encourager des modes alternatifs de transport, facteurs d'une croissance économique durable.



Mesure n° 16 du plan « Dédouanez en France »

Favoriser les transports alternatifs (fluvial ou ferroviaire) pour les marchandises conteneurisées

La douane favorise le recours à des modes alternatifs de transport, tels que le fret fluvial et ferroviaire pour les marchandises conteneurisées. Dans ce cadre, elle développe son offre de procédures fluvio et ferro-maritimes afin de diversifier les débouchés logistiques des plates-formes portuaires et aéroportuaires nationales. Cette mesure a également pour objectif de promouvoir des modes de transport plus écologiques et plus économiques.

Prévention

de la pollution de l'air, sonore, des rejets carboniques et diminution de l'utilisation d'énergies fossiles.



Pour accéder à l'intégralité du plan « Dédouanez en France ».

(9) <http://www.douane.gouv.fr/articles/a12169-fluvial-le-pack-de-services-competitivite-de-la-douane>





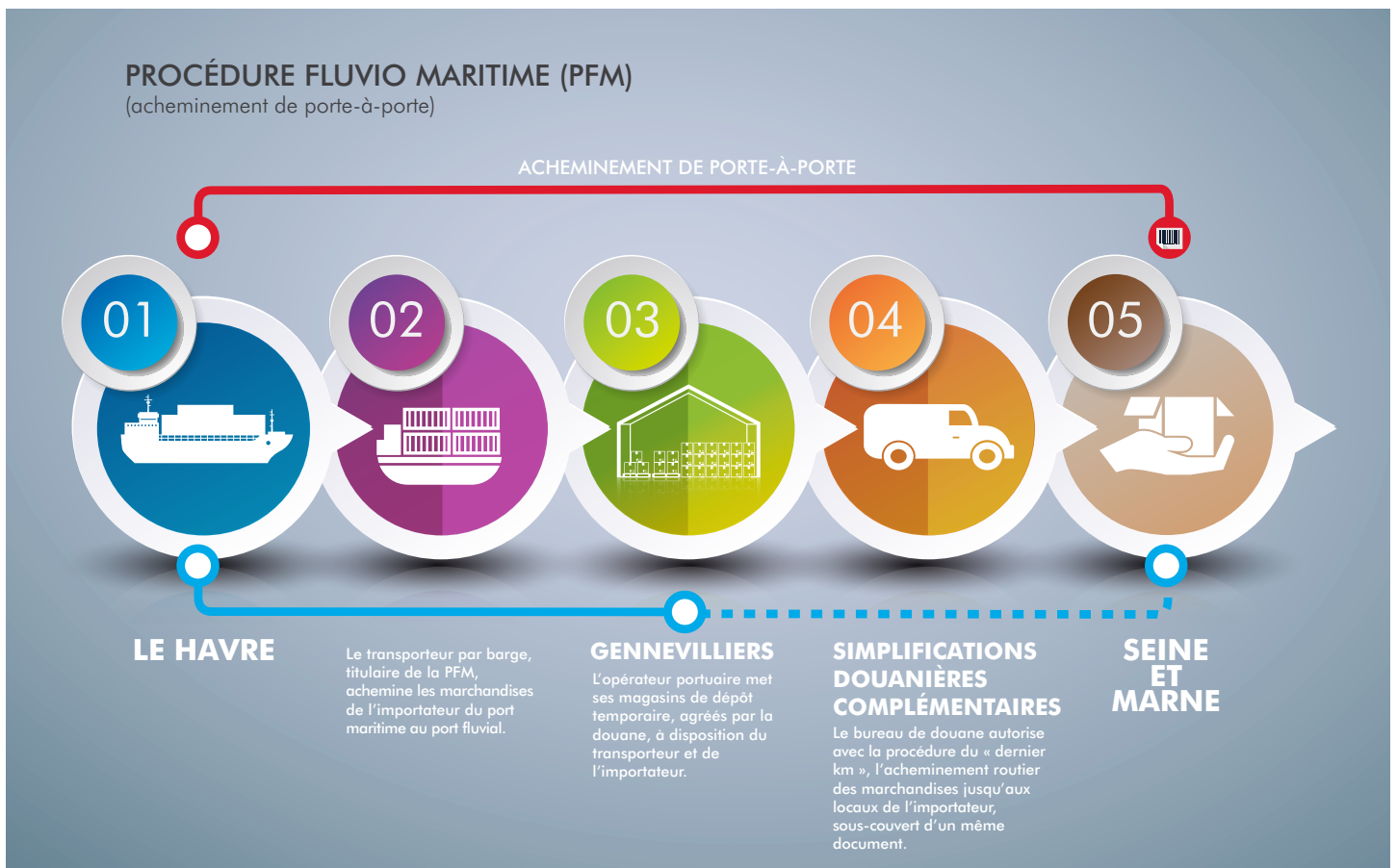
II. Proposition d'une offre innovante aux opérateurs économiques

Afin de différencier l'offre française de transport fluvio-maritime, dans un contexte de forte concurrence entre ports européens, la douane facilite les opérations de dédouanement et propose des services personnalisés, afin de devenir la porte d'entrée en Europe. Le développement, par les services douaniers, de procédures innovantes, adaptées aux contraintes

des chaînes logistiques des entreprises, répond ainsi aux enjeux de compétitivité du territoire et d'attractivité des plateformes logistiques nationales.

Les directions régionales des douanes du Havre, de Rouen, de Paris-Est et Paris-Ouest sont autorisées à mettre en place des procédures originales dites du « dernier kilomètre », dont l'objectif est de diminuer les frais liés au transport routier engagés entre le port fluvial et les locaux de l'entrepreneur.

Procédure Fluvio Maritime



5. Soutien.



Cette procédure a vocation à favoriser le transport fluvial en permettant, quand l'opérateur utilise ce mode de transport, de couvrir le transfert entre le port et le lieu de déchargement par le document douanier déjà utilisé pour le transport fluvial.

La douane, en rendant attractif le transport fluvial – et plus généralement les transports combinés – pour les importateurs, en partenariat avec les opérateurs portuaires, encourage le recours à ce mode de transport durable,

La procédure ferro/fluvio maritime favorise un transport multimodal, écologique et économique, tout en simplifiant les formalités des opérateurs.

et oriente en cela leurs choix de processus logistiques, qui s'intègrent dans un projet d'entreprise plus global de contribution à la protection de l'environnement.



Transport fluvial +6%

ces 10 dernières années, pour atteindre 7,7 milliards de tonnes-kilomètres sur le réseau navigable national en 2014.



iway
TO CUSTOMS

30
ans
D'INNOVATIONS

Le pilotage de vos données
douanières & sécuritaires

Logiciels - SaaS
Échanges de données

www.conex.net

CONEX
i-WAY TO CUSTOMS

Interview.

Alain O'Jeanson
Directeur Général de Terminaux de Seine

Sur les 10 dernières années, le transport fluvial a progressé de plus de 6 %. Comment expliquez-vous ce regain d'intérêt pour ce vecteur ?

A.O. : Les échanges internationaux en conteneurs sont de plus en plus importants au fil des années, les compagnies maritimes investissent dans des bateaux de plus en plus gros. Pour répondre aux besoins de leurs clients armateurs, les grands ports maritimes doivent offrir en plus d'une infrastructure portuaire de qualité, une desserte organisée et massifiée de leur hinterland avec des services multimodaux réguliers. Le transport fluvial est l'une des réponses. Voilà pourquoi, depuis quelques années, nous incitons les chargeurs à utiliser le transport fluvial. Ils redécouvrent l'intérêt économique de ce mode de transport, en plus bien sûr des aspects écologiques et vertueux qu'il recouvre.

Quelles mesures ont été prises par Paris-Terminal pour promouvoir le vecteur fluvial ?

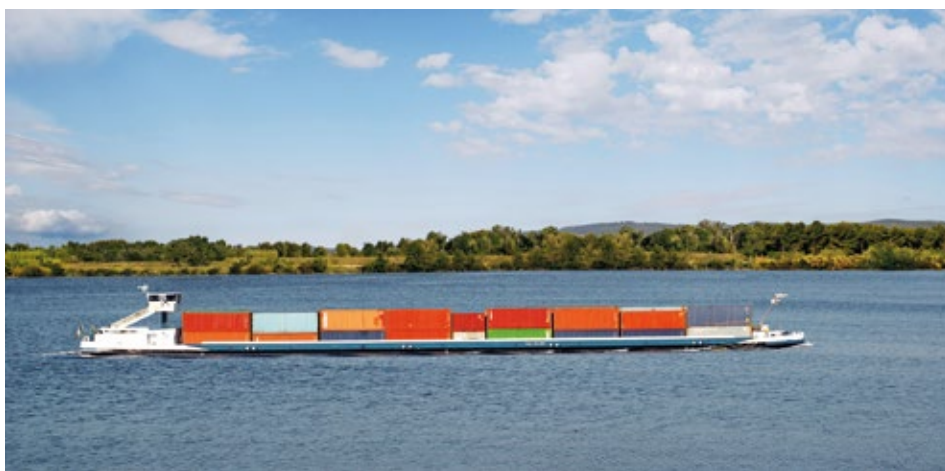
A.O. : Depuis 1994, Paris-Terminal investit dans ce mode de transport. Il fut l'initiateur des premières navettes fluviales sur l'axe Seine avec le lancement de liaisons régulières entre l'Île-de-France et les ports maritimes. Depuis, il a constamment investi dans son offre de service, en renforçant ses moyens de maintenance (3^e portique fluvial) et sa zone de stockage de conteneurs vides, et en développant les prestations connexes aux conteneurs. Paris-Terminal s'applique

également à standardiser les procédures administratives du passage de la marchandise sur l'IDF avec le déploiement du Cargo Community System (CCS AP+) utilisé sur les ports maritimes de l'axe (logiciel de gestion portuaire accessible à tous les opérateurs, aux plates-formes et à la douane). Fin 2012, il a investi dans Terminaux de Seine SAS afin de parfaire le maillage des plateformes fluviales sur la Seine, la Marne et l'Oise, outils permettant de recevoir ou d'expédier des marchandises par le fleuve jusqu'au plus près des entrepôts des chargeurs.

Comment la douane participe-t-elle à la valorisation de ce vecteur ?

A.O. : À l'importation, la mise en place de la procédure douanière fluvio-maritime (PFM) a permis une avancée significative. La PFM permet aujourd'hui de fluidifier le passage portuaire de la marchandise

avec des formalités douanières simplifiées. Cette procédure intègre davantage les contrôles douaniers au sein du processus logistique. Les transferts sous dépôt temporaire sont facilités grâce à la dématérialisation des démarches dans AP+. Désormais, un manifeste semblable au manifeste maritime se substitue à la déclaration en douane de transit et s'accompagne d'une dispense de garantie pour les bénéficiaires. Ce système permet également de traiter de façon dématérialisée le transport du chargement des derniers kilomètres jusqu'à l'entrepôt final grâce au « menu chargeur » qui est en cours d'expérimentation et offre la possibilité de bénéficier du délai de stockage en dépôt temporaire allongé (45 jours depuis l'arrivée du conteneur avant d'établir le dédouanement de la marchandise).



6 700 km

de rivières et canaux aménagés sur les 8 500 km
de voies navigables nationales.

5. Soutien.

Interview.

Mark Boys,
chef de département international
au sein de la société Monoprix

Votre société s'efforce de réduire l'impact de ses activités sur l'environnement.

Pouvez-vous nous citer quelques actions concrètes en la matière ?

M.B. : Monoprix s'efforce de réduire l'impact de ses activités sur l'environnement. De la conception de ses magasins à l'acheminement des marchandises, de la gestion de ses consommations d'énergie à la sensibilisation de ses collaborateurs aux gestes durables, le Groupe mène au quotidien des actions concrètes en faveur d'un plus grand respect de l'environnement. Monoprix a notamment pris l'engagement de diminuer de 20% ses émissions de gaz à effet de serre par euro de chiffre d'affaires à l'horizon 2020 par rapport à 2008.

Comment le choix du fluvio-maritime ou du ferro-maritime s'intègre dans cette politique de protection de l'environnement ?

M.B. : La Supply Chain de Monoprix a toujours été, depuis sa création il y a 10 ans, un moteur de l'innovation pour une « green Supply Chain ». Ainsi nous avons été les premiers à transporter une proportion significative de nos flux par barge ou par rail, puisque le flux « routier » ne pèse que 10 % en moyenne de nos transports depuis Le Havre. Les flux aériens depuis l'Asie ne dépassent pas 7 % de nos importations,

et nous étudions actuellement avec nos prestataires de transport des solutions alternatives à l'aérien. La chaîne logistique n'est pas seulement intégrée à la politique de développement durable de l'entreprise, elle en est aussi un moteur.

Quels sont les avantages à recourir à une telle procédure ?

M.B. : Monoprix peut, *via* l'utilisation de la procédure fluvio et ferro maritime, proposée par la douane, s'affranchir de l'utilisation du T1, disposer de facilités de stockage – à un prix avantageux – sur les ports intérieurs, et valider directement dans le Cargo Community System (AP+) la réception des containers. Ainsi, nous dématérialisons partiellement le suivi des marchandises. Enfin, tous les acteurs de la chaîne (bureaux de douane / transporteurs / et désormais aussi les chargeurs) ont une visibilité en temps réel des événements logistiques, du statut et du lieu des marchandises.

Quel rôle la douane a joué dans la mise en place de votre procédure ?

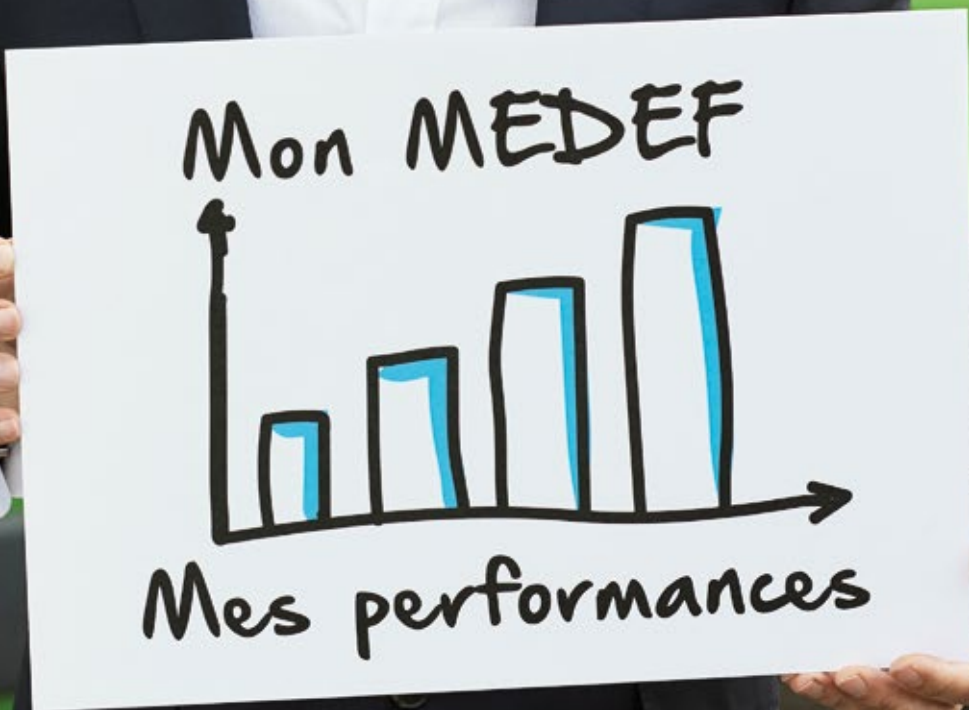
M.B. : Ce projet a mobilisé de nombreux acteurs : la direction générale des douanes, l'association des utilisateurs de transport de fret (AUTF), la SOGET, les bureaux de douanes (Marne la Vallée comme Le Havre), PTSA, les déclarants en douane de Monoprix (DSV). Le rôle de la douane a été prépondérant dans la construction de cette PFM « jusqu'au dernier km », en cherchant en permanence le bon équilibre entre la nécessaire traçabilité des marchandises et la liberté des acteurs à organiser opérationnellement les transferts de responsabilités (quels outils ? quels documents ?...). Leur présence dans les travaux a été essentielle pour bien comprendre leurs besoins et ainsi permettre aux chargeurs et institutions portuaires de soumettre des propositions adaptées.





caniba

Benoît Paget
18 salariés



Comme des milliers de TPE-PME,
rejoignez les entrepreneurs de votre territoire

MONMEDEF.COM

09 73 02 20 20*

*appel non surtaxé

COORDONNÉES DES CELLULES CONSEIL AUX ENTREPRISES

directement rattachées au pôle d'action économique de chaque direction régionale des douanes et droits indirects

Avant toute décision sur la mise en place de procédures douanières, prenez rendez-vous avec le pôle d'action économique de votre région.

MÉTROPOLE

AIX-EN-PROVENCE

Tél : 09 70 27 91 09
Télécopie : 04 42 59 46 58
pae-provence@douane.finances.gouv.fr

AJACCIO (2B-2A)

Tél : 09 70 27 89 16
Télécopie : 04 95 51 39 00
pae-corse@douane.finances.gouv.fr

AMIENS

Tél : 09 70 27 11 00
Télécopie : 03 22 46 40 13
pae-picardie@douane.finances.gouv.fr

ANNECY

Tél : 09 70 27 30 34
Télécopie : 04 50 51 00 68
pae-leman@douane.finances.gouv.fr

BAYONNE

Tél : 09 70 27 58 30
Télécopie : 05 59 25 54 58
pae-bayonne@douane.finances.gouv.fr

BESANÇON

Tél : 09 70 27 66 16
Télécopie : 03 81 81 81 32
pae-franche-comte@douane.finances.gouv.fr

BORDEAUX

Tél : 09 70 27 55 82
Télécopie : 05 57 81 64 66
pae-bordeaux@douane.finances.gouv.fr

CAEN

Tél : 09 70 27 45 20
Télécopie : 02 31 39 46 00
pae-basse-normandie@douane.finances.gouv.fr

CHAMBERY

Tél : 09 70 27 34 36
Télécopie : 04 79 85 28 61
pae-chambery@douane.finances.gouv.fr

CLERMONT-FERRAND

Tél : 09 70 27 32 59
Télécopie : 04 73 34 79 30
pae-auvergne@douane.finances.gouv.fr

DIJON

Tél : 09 70 27 64 12
Télécopie : 03 80 58 20 47
pae-bourgogne@douane.finances.gouv.fr

DUNKERQUE

Tél : 09 70 27 07 25
Télécopie : 03 28 61 33 27
pae-dunkerque@douane.finances.gouv.fr

LE HAVRE

Tél : 09 70 27 41 41
Télécopie : 02 35 19 51 36
pae-le-havre@douane.finances.gouv.fr

LILLE

Arrondissement de Lille :
Tél : 09 70 27 13 05
Télécopie : 03 28 36 36 78

Arrondissements de Valenciennes,
Douai, Avesnes-sur-Helpe, Cambrai :
Tél : 09 70 27 09 95
Télécopie : 03 27 45 80 25
pae-lille@douane.finances.gouv.fr

LORRAINE-NANCY

Tél : 09 70 27 75 48
Télécopie : 03 83 17 72 12
pae-lorraine@douane.finances.gouv.fr

LYON

Tél : 09 70 27 27 89 / 87
Télécopie : 04 78 42 88 39
pae-lyon@douane.finances.gouv.fr

MARSEILLE

Tél : 09 70 27 84 30
Télécopie : 04 91 19 77 95
pae-marseille@douane.finances.gouv.fr

MONTPELLIER

Tél : 09 70 27 69 44
Télécopie : 04 67 58 79 15
pae-montpellier@douane.finances.gouv.fr

MULHOUSE

Tél : 09 70 27 78 29
Télécopie : 03 89 66 35 99
pae-mulhouse@douane.finances.gouv.fr

NANTES

Tél : 09 70 27 51 14
Télécopie : 02 40 73 37 95
pae-nantes@douane.finances.gouv.fr

NICE

Tél : 09 70 27 87 30
Télécopie : 04 93 16 94 81
pae-nice@douane.finances.gouv.fr

ORLEANS

Tél : 09 70 27 65 00
Télécopie : 02 38 62 92 73
pae-orleans@douane.finances.gouv.fr

ORLY

Tél : 01 49 75 84 11
Télécopie : 01 49 75 84 01
pae-orly@douane.finances.gouv.fr

PARIS (département 75)

Tél : 09 70 27 19 29
Télécopie : 01 42 40 47 90
pae-paris@douane.finances.gouv.fr

PARIS-EST (dép. 77, 93, 94)

Tél : 09 70 27 21 27
Télécopie : 01 60 17 85 77
pae-paris-est@douane.finances.gouv.fr

PARIS-ouest (dép. 78, 91, 92, 95)

Tél : 09 70 27 23 94
Télécopie : 01 34 51 30 78
pae-paris-ouest@douane.finances.gouv.fr

PERPIGNAN

Tél : 09 70 27 71 60
Télécopie : 04 68 50 51 61
pae-perpignan@douane.finances.gouv.fr

POITIERS

Tél : 09 70 27 51 69
Télécopie : 05 49 42 32 29
pae-poitiers@douane.finances.gouv.fr

REIMS

Tél : 09 70 27 80 26 / 23
Télécopie : 03 26 40 96 88
pae-champagne-ardenne@douane.finances.gouv.fr

RENNES

Tél : 09 70 27 51 46
Télécopie : 02 99 31 89 64
pae-bretagne@douane.finances.gouv.fr

ROISSY

Tél : 01 48 62 62 88 / 75 28
Télécopie : 01 48 62 66 85
pae-roissy@douane.finances.gouv.fr

ROUEN

Tél : 09 70 27 39 11
Télécopie : 02 35 52 36 82
pae-rouen@douane.finances.gouv.fr

STRASBOURG

Tél : 09 70 27 77 36
Télécopie : 03 88 25 66 11
pae-strasbourg@douane.finances.gouv.fr

TOULOUSE

Tél : 09 70 27 60 00
Télécopie : 05 61 21 81 65
pae-midi-pyrenees@douane.finances.gouv.fr

OUTRE-MER

GUADELOUPE

Tél : (0590) 41 04 90
Télécopie : (0590) 41 08 06
pae-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr

GUYANE

Tél : (0594) 29 74 73
Télécopie : (0594) 29 74 73
dr-guyane@douane.finances.gouv.fr

LA REUNION

Tél : (0262) 90 81 00
Télécopie : (0262) 41 09 81
pae-reunion@douane.finances.gouv.fr

MARTINIQUE

Tél : (0596) 70 72 81
Télécopie : (0596) 70 73 65
pae-martinique@douane.finances.gouv.fr

MAYOTTE

Tél : (0269) 61 42 22
Télécopie : (0269) 62 02 07
douane.mayotte@douane.finances.gouv.fr

NOUVELLE-CALÉDONIE

Tél : (00687) 26 53 00-00
Télécopie : (00687) 27 64 97
douanes.nc@offratel.nc

POLYNÉSIE française

Tél : (00689) 40 50 55 58
Télécopie : (00689) 40 43 55 45
cce-polynesie@douane.finances.gouv.fr

SAINT-PIERRE-et-MIQUELON

Tél : (0508) 41 17 41
Télécopie : (0508) 41 41 94
dr-saint-pierre-et-miquelon@douane.finances.gouv.fr



Direction générale des douanes et droits indirects
11, rue des Deux Communes - 93 558 Montreuil Cedex
Téléphone : 01 57 53 47 03 - Télécopie : 01 57 53 49 37
www.douane.gouv.fr • Twitter : @douane_france • Novembre 2015