

LA DOUANE EN GUADELOUPE

- L'INSULARITÉ, AUTANT DE DÉFIS QUE D'ENJEUX
- LA DOUANE ACTEUR ESSENTIEL DES POLITIQUES PUBLIQUES
- PROTÉGER LE TERRITOIRE ET LES CONSOMMATEURS
- LES FEMMES ET LES HOMMES AU SERVICE DE LA DOUANE DE GUADELOUPE



Mémorial ACTe

Centre Caribéen d'expressions et de mémoire de la Traite et de l'Esclavage

LA MÉMOIRE INSPIRE L'AVENIR

EXPOSITIONS

CENTRE DE RECHERCHES ET DE GÉNÉALOGIE

SALLE DE CONGRÈS

SPECTACLES

RESTAURANTS



OUVERTURE JUILLET 2015

Pointe-à-Pitre Guadeloupe



www.memorial-acte.gp

www.regionguadeloupe.gp

UNION EUROPÉENNE



« Pour la douane l'insularité des territoires d'Outre-mer représente autant de défis que d'enjeux. »

*Hélène Crocquevieille, directrice générale
des douanes et des droits indirects*



Directeur de la publication :
Jean Daubigny

**Directeur délégué
de la Revue :**
Jean-Claude Vacher

*Éditée par l'Association
du corps préfectoral et
des hauts fonctionnaires
du ministère de l'Intérieur*
1 bis place des Saussaies
75008 Paris
Tél. : +33(0)1 45 64 47 09
Fax : +33(0)1 45 64 47 47

Éditeur délégué :
GROUPE « OPAS »
41 rue Saint-Sébastien
75011 PARIS
Tél. : 01 49 29 11 40
Jean-Pierre Kalfon
Courriel : dir@opas.fr

Directeur du dossier :
Sophie Schneider

Coordination de la Rédaction :
Assya Miqyass

Photocomposition / PAO :
HCOM Paris

*©sauf mention contraire
Douane française*

*La rédaction n'est pas
responsable des documents
qui lui sont adressés. Toute
reproduction partielle ou totale
d'articles, de photos, ou
d'illustrations publiées dans cette
édition est strictement interdite,
sauf accord exprès
du directeur de la publication.*

Imprimeur : Print Corp

Dépôt légal : à parution
N° ISSN : en cours

Supplément au n°248

- 07 Préface**
Par *Hélène CROCQUEVIEILLE*,
Directrice générale des douanes et des droits indirects

LA ZONE ANTILLES GUYANE : UN CADRE D'ACTION SPÉCIFIQUE POUR LA DOUANE

- 10 Sur un territoire présentant des enjeux spécifiques, les missions de la douane sont très variées**
Entretien avec *Georges FRIESS*,
Directeur Interrégional des Douanes et Droits Indirects d'Antilles-Guyane
- 14 Renforcer l'action de la douane française dans cette zone particulièrement sensible**
Entretien avec *Jean-François DUTHEIL*,
Directeur de la Délégation aux Relations Internationales de la Direction générale des douanes et droits indirects
- 16 Lutter contre les organisations criminelles internationales**
Entretien avec *Michael LACHAUX*,
Chef de l'échelon de la direction nationale du renseignement et des enquêtes douanières d'Antilles-Guyane
- 18 Des formations opérationnelles pour lutter contre la drogue**
Entretien avec *Patrick MASSONNIÉ*,
Directeur du Centre Interministériel de Formation Anti-Drogue
- 20 Les agents de terrain bien formés**
Entretien avec *Philippe CASTANET*,
Rédacteur à la Formation Professionnelle de Guadeloupe
- 22 Optimiser les ressources aéronavales**
Entretien avec *Gisèle CLÉMENT*,
Directeur régional Garde-côtes Antilles-Guyane

- 24 « Nous demandons une harmonisation des taux... »**
Entretien avec *Jean-Claude FLORENTINY*,
Président du Syndicat des Transitaires de la Martinique

- 26 Le dispositif territorial en matière de flux commerciaux**
Entretien avec *Patrick PICHON*,
Chef du pôle orientation des contrôles et action économique de la direction régionale des douanes de Guyane

*L'exportation : un débouché majeur
pour la zone Antilles-Guyane, les attentes
des exportateurs à l'égard de la douane*

- 31 La banane antillaise, un atout pour le tissu socio-économique**
Par *Philippe RUELLE*,
Directeur Général de l'Union des Groupements des Producteurs de Bananes
- 32 De nouveaux outils pour sécuriser les échanges**
Entretien avec *Hugues CHEVALIER*,
Chef divisionnaire des Douanes à Pointe-à-Pitre
- 35 Une diversité des recettes douanières, reflet du tissu économique**
Entretien avec *Bruno BUTTIER*,
Chef du pôle comptable de la direction régionale des douanes de Guadeloupe

L'ACTION DE LA DOUANE EN GUADELOUPE

- 38 La douane, acteur essentiel des politiques publiques**
Entretien avec *Jacques BILLANT*,
Préfet de la région Guadeloupe, de la Guadeloupe et des collectivités de Saint-Barthélemy et Saint-Martin



42 La douane, un rouage économique majeur
Entretien avec *Yann TANGUY*,
Directeur régional des douanes et droits indirects
de la Guadeloupe

46 Saint-Barthélemy : un régime douanier dérogatoire
Entretien avec *Bruno MAGRAS*,
Président du Conseil territorial de la collectivité de
Saint-Barthélemy

50 Accompagner la collectivité locale de Saint-Barthélemy
Entretien avec *Frédéric JACOB*,
douanier détaché auprès de la collectivité
de Saint-Barthélemy

52 Saint-Martin en France et en Europe
Par *Aline HANSON*,
Présidente du Conseil territorial de Saint-Martin

55 La Collectivité de Saint-Martin

57 La douane au défi de la double insularité
Entretien avec *Gérard PROTECOP*,
Chef d'Unité à Marie-Galante

58 «Il s'agit de renforcer cette coopération...»
Entretien avec *Fritz JALET*,
Chef du service de la fiscalité au Conseil régional de
Guadeloupe

59 Prolongation de l'octroi de mer

60 L'octroi de mer régional
Entretien avec *Jocelyn MIRRE*,
Président du Port autonome, Président de la
Commission développement économique du Conseil
régional

63 La douane, partenaire des services déconcentrés
Entretien avec *Stéphane THOMAS*,
Chef du Pôle Orientation des Contrôles (POC)

LA DOUANE ET LA FACILITATION DES OPERATIONS DU COMMERCE INTERNATIONAL

67 Faciliter le commerce international
Entretien avec *Didier GREFFET*,
Chef du Pôle Action Economique (PAE)

70 Au plus près des problématiques de ses ressortissants
Entretien avec *Colette KOURY*,
Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie
de Région des Îles de Guadeloupe

72 Un maillon clé de l'économie de l'archipel
Entretien avec *Yves SALAÛN*,
Président du Directoire du Grand Port Maritime
de la Guadeloupe, Guadeloupe Port Caraïbes

74 CMA CGM : un leader mondial du transport maritime par conteneurs
Entretien avec *Thierry SOULADIÉ*,
Directeur régional chez CMA CGM Guadeloupe





SOMMAIRE

76 Accompagner l'activité économique du territoire
Entretien avec *Georges BOUCARD*,
Directeur de cabinet de la Ville des Abymes,
Attaché Parlementaire du Député Eric JALTON

78 Accompagner le développement économique
La Guadeloupe, terre de production d'énergie

80 La Centrale de Bouillante, une infrastructure phare en Guadeloupe

AU SERVICE DE LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE

86 « S'adapter à un environnement en constante évolution »
Entretien avec *Danielle LETIN*,
Chef d'unité, brigade de surveillance extérieure de
Pointe-à-Pitre

87 Lutter contre les stupéfiants avec des équipes cynophiles
Entretien avec *Pascal ARAMON*,
Réfèrent Equipe de maîtres-chiens (EMC)

88 « Une adaptation permanente est nécessaire »
Entretien avec *Stéphane THOMAS*,
Chef du Pôle Orientation des Contrôles, Direction
régionale des douanes et des droits indirects de
Guadeloupe

90 Service commun des laboratoires : une expertise technique indispensable
Entretien avec *Henri FRIGAUX*,
Ingénieur, Responsable d'établissement
du laboratoire SCL Antilles

LA DOUANE, ACTEUR DANS LA LUTTE CONTRE LA DELINQUANCE

93 Une collaboration efficace avec les Douanes
Entretien avec *Cédric de PENFENTENYO DE KERVEREGUIN*,
Commandant de la compagnie de gendarmerie de
Saint-Claude, Officier concepteur au Bureau des
affaires criminelles de la sous-direction de la police
judiciaire de la DGGN

DES FEMMES ET DES HOMMES AU CŒUR DE L'ACTION

96 Protéger le territoire et les consommateurs
Entretien avec *Mylène Valérie THOMAS*,
Chef d'unité, brigade de surveillance extérieure de
Basse-Terre

98 Des missions variées à la brigade de surveillance extérieure du Raizet
Entretien avec *Marie-Line GALVANI*,
Chef d'unité, brigade de surveillance extérieure
du Raizet

100 « Notre force : bien connaître nos collègues »
Entretien avec *Brigitte RANCÉ*,
correspondante sociale des douanes en Guadeloupe

103 Le réfèrent pour l'aviation générale en Guadeloupe
Entretien avec *Arnaud ETCHEGARRAY*,
Pilote instructeur à la brigade de surveillance
extérieure de Saint-François

1er Expéditeur de Guadeloupe depuis 1984

DEPUIS 1957

PHILIBON

www.philibon.com

Le GOÛT de L'ORIGINE

"Borde Rouge" - 82200 MOISSAC - Tél. : 0033 5 63 04 15 64 - Fax : 0033 5 63 04 26 25



Préface

Par **Hélène Crocqueville**, directrice générale des douanes et des droits indirects

Ce second numéro des Cahiers d'Administration dédié à la douane en Guadeloupe dans les territoires ultramarins est l'occasion de mettre en lumière l'étendue, la diversité mais aussi la spécificité des missions exercées par les services douaniers sur des territoires aux richesses et aux enjeux importants.



La douane est en effet en charge de missions majeures pour ces régions : la protection du territoire et la protection des citoyens bien sûr, mais aussi, le recouvrement d'une large part des recettes fiscales de ces territoires, le développement des entreprises face à la concurrence internationale, la sauvegarde de l'environnement, etc.

L'insularité des territoires d'Outre-Mer représente autant de défis que d'enjeux.

En effet, en ce qui concerne leur protection, qu'ils soient le fruit de réseaux internationaux structurés ou qu'ils proviennent de flux

de fraude plus courants, les trafics contre lesquels la douane lutte quotidiennement (stupéfiants, contrefaçons, armes, blanchiment de capitaux, protection des espèces, pollutions maritimes, immigration clandestine, importation de produits non conformes et dangereux, orpaillage...) nécessitent un engagement important de la part des services douaniers. Ils demandent aussi une connaissance approfondie des territoires et des flux. L'efficacité de l'action se caractérise par une implication et un professionnalisme des agents des douanes, par des méthodes de contrôle fondées sur l'analyse de risque et le ciblage, mais aussi, par un positionnement sur tous les vecteurs, aérien, maritime, routier ou postal, et bien sûr, par un développement important des coopérations.

Dans cette zone Caraïbe et Amérique du Sud, la coopération internationale en matière de lutte contre les trafics de stupéfiants prend en effet une dimension particulière. La protection des territoires nécessite ainsi des relations étroites avec tous les autres services y intervenant, qu'ils soient nationaux ou internationaux. Les très bons résultats obtenus en matière de saisies de cocaïne illustrent bien le travail de la douane, mais aussi, les effets positifs de cette coopération. Ils résultent également de la mise en œuvre d'importants moyens matériels, vedettes gardes-côtes, avions de surveillance aéromaritimes et hélicoptères.

Bien sûr, la douane, positionnée au cœur des échanges internationaux, joue également un rôle

important auprès des entreprises ultramarines, pour répondre à leurs besoins, dans un espace commercial concurrentiel et dynamique.

La douane leur propose ainsi des procédures de dédouanement sur mesure, intégrant dématérialisation, simplification et certification. Grâce à un accompagnement personnalisé, elle favorise l'accès aux marchés extérieurs des secteurs industriels et agricoles qui composent la richesse du tissu économique local.

La douane perçoit la majeure partie de la fiscalité qui abonde les budgets des collectivités locales des départements d'outre-mer (octroi de mer, droit de consommation sur les tabacs, taxe spéciale sur les carburants...). En 2014, plus de 1,3 milliard d'euros ont ainsi été perçus par la douane pour le compte des trois départements d'Outre-Mer (Martinique, Guyane et Guadeloupe), dont près de 560 millions pour la Guadeloupe.

Les défis relevés aujourd'hui par les services douaniers sur les territoires d'Outre-Mer, pour répondre aux enjeux économiques et aux impératifs de sécurité, sont emblématiques de la capacité d'adaptation de la douane, qui place au cœur de ses préoccupations les femmes et les hommes travaillant au sein de ses services.

Je vous laisse donc découvrir le second numéro de cette série sur les services douaniers ultramarins, engagés aux côtés de nos compatriotes, pour les protéger et accompagner le développement économique de leurs territoires. ■



La zone Antilles-Guyane : un cadre d'action spécifique pour la douane



Sur un territoire présentant des enjeux spécifiques, les missions de la douane sont très variées

Entretien avec **Georges Friess**, Directeur Interrégional des douanes et droits indirects d'Antilles-Guyane

La douane Antilles-Guyane remplit des missions importantes pour les DOM de cette zone géographique, notamment en matière de fiscalité et d'accompagnement de l'activité économique. Au regard de son positionnement dans les grands trafics, elle est aussi fortement mobilisée dans la lutte contre la fraude. Pour ce faire, ses effectifs sont répartis à hauteur de 259 agents en Guadeloupe, 219 en Martinique, 169 en Guyane et 142 affectés dans des brigades garde-côtes couvrant l'ensemble de la zone. Georges Friess est directeur interrégional des douanes Antilles-Guyane depuis décembre 2010 ; entre 1993 et 1996, il était chef divisionnaire de la division départementale de La Martinique.

Quelles sont les grandes missions réalisées par la douane Antilles-Guyane ?



Nous protégeons les départements français en surveillant les échanges et nous luttons contre les trafics frauduleux. Tout d'abord, l'ensemble des marchandises entrant dans les DOM de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Guyane, fait l'objet d'une fiscalité spécifique. En

outre-mer, nous appliquons en effet l'octroi de mer, une taxe qui participe au financement des collectivités. C'est la raison pour laquelle l'activité douanière dans les territoires ultramarins est historiquement, au premier chef, fiscale. De fait, nous consacrons une part significative de notre activité à percevoir les droits et taxes au profit des collectivités locales, communes, intercommunalités, départements, régions mais aussi infrastructures portuaires. Nous sommes d'ailleurs sur



►►► un territoire fiscal différent de celui de l'Union Européenne (U.E) ; tous les produits importés sont considérés comme provenant de l'étranger, ceux de la Métropole compris. Il s'agit alors, aussi, de vérifier leur conformité avec les règles normatives de l'U.E. Notre insularité nous invite

à être particulièrement vigilants en la matière. L'essentiel des flux en outre-mer se réalise avec la métropole ou l'U.E. Selon les départements, 80 et 95 % des marchandises viennent de l'Hexagone. Inversement, les exportations ultramarines concernent principalement les produits

donc amenés à opérer des contrôles et des saisies, contribuant en cela à la lutte contre l'appauvrissement des zones de production, voire la disparition de certaines espèces.

Enfin, la lutte contre le trafic de stupéfiants demeure une priorité. Incontestablement, ce trafic a d'ailleurs été celui qui a le plus évolué ces dernières années. Autrefois, notre région abritait une « mono-industrie de la cocaïne » (et ses dérivés comme le crack) provenant d'Amérique du Sud, transitant par l'arc antillais et destinée aux États-Unis ou à l'Europe. Un deuxième flux, local, s'articulait autour d'une production d'herbe de cannabis, cultivée localement ou en République dominicaine notamment. Depuis l'explosion de sa consommation en Europe, nous faisons désormais face à un flux de résine de cannabis, venant d'Europe, à destination de nos territoires. Nous assistons, à ce titre, à un « troc » cocaïne contre cannabis. Pour lutter contre cette fraude permanente mais toujours plus subtile, nous nous positionnons sur tous les vecteurs : aérien, maritime, postal, expressistes. En 2014, nous avons ainsi saisi 33 millions d'euros de stupéfiants (7,5 en Guyane, 12 en Martinique, 2,5 en Guadeloupe, 11 par la garde-côte en haute mer), un chiffre conséquent représentant des centaines de kilos de produits divers (cocaïne, cannabis, etc.).

Quelles relations entretenez-vous avec vos homologues des pays voisins afin de lutter, ensemble, contre ces trafics ?

Le travail collaboratif est très important pour lutter efficacement contre la fraude. Nous avons donc des liens privilégiés avec nos partenaires, je pense notamment à la Police et la Gendarmerie, qui agissent au plan local. Avec nos partenaires étrangers, ces relations s'appuient, notamment, sur un réseau d'attachés douaniers positionnés en Amérique du Sud, en Amérique centrale et aux États-Unis. Nous pouvons ainsi partager des informations et des renseignements avec les services



Cessna F406.



Destruction de tabac de contrebande saisi par la douane à Chilly Mazarin.

comme le sucre, le rhum, la banane, etc. Dans ce contexte, la douane intervient dans tous les ports et aéroports, mais aussi, afin de tenir compte du développement des échanges, sur le trafic express ou postal. Concernant les produits pétroliers (carburants, production d'électricité), nous disposons en Martinique d'une raffinerie, la SARA, qui exporte une partie de sa production en Guadeloupe. Un service douanier dédié est présent au sein de l'entreprise. *In fine*, près de 50 % des effectifs s'occupent du dédouanement.

Notre deuxième enjeu vise, bien sûr, la lutte contre la fraude, dans les échanges commerciaux conventionnels, mais aussi, pour lutter contre les grands trafics. Je pense aux espèces animales et végétales protégées par la convention de Washington, et notamment les animaux exotiques comme les tortues, les oiseaux, les serpents, etc. Nous protégeons par exemple le lambi. Ce coquillage peut être récolté de manière illicite et abusive dans certaines zones, son commerce étant très rémunérateur pour les fraudeurs. Nous sommes

►► opérationnels étrangers. De manière extrêmement soutenue et, bien entendu, discrète, nous collaborons également avec nos partenaires de la police, des armées, etc. de l'ensemble de la zone. C'est dans ce cadre notamment que nos investigations s'étendent à de nouvelles routes de la drogue qui passent plus au sud de l'Atlantique, se dirigent vers l'Europe via les Açores ou vers l'Afrique pour remonter ensuite vers le « vieux continent ».

Les Antilles-Guyane sont également une frontière européenne. Comment vos services se mobilisent-ils afin de garantir la libre circulation des biens et des personnes ?

Nous avons en effet la particularité de présenter, en Amérique, la seule frontière de l'U.E, la Guyane. Tout en étant ultramarins, nous devons appliquer les normes européennes et celles concernant les échanges internationaux avec l'U.E. Par ailleurs, ces règles sont également en vigueur dans les échanges zonaux même si nos îles se situent à une cinquantaine de kilomètres les unes des autres. À cet égard, la proportion des échanges zonaux, est très faible par rapport à celle avec l'U.E. Afin d'inverser cette tendance, un système de marché unique antillais a été mis en place au début des années 2000. Il vise à favoriser et à fluidifier le commerce entre la Martinique et la Guadeloupe. Via une fiscalité assouplie et un dispositif de

Saisie de cocaïne et d'argent liquide à l'aéroport du Raizet.



compensation, un équilibre tend à s'installer progressivement ; cette dynamique devrait, en 2015, s'étendre à la Guyane.

Enfin, comment accompagnez-vous les entreprises ?

Ici, comme dans l'Hexagone, nous mettons en place une gamme de procédures et d'outils de dédouanement (Delta) qui repose sur la dématérialisation et la certification des opérateurs. Aujourd'hui, même les flux expressistes sont connectés, puisque nous venons de mettre en place en juin 2015 la première procédure Delt@X pour DHL en Guadeloupe. Nous proposons ainsi des procédures assouplies afin que les entreprises ultramarines puissent profiter du

développement des échanges internationaux. Il s'agit d'alléger autant que possible les coûts de logistique, nécessairement plus élevés dans les DOM. Par ailleurs, à la demande de l'U.E, les DOM ont été amenés à élaborer un octroi de mer interne qui vient grever les activités de production locale.

En partenariat avec les décideurs politiques, nous faisons évoluer cette fiscalité qui alimente le budget des collectivités et nous la valorisons, dès lors qu'elle vise à soutenir l'économie locale. À travers une application fiscale orientée en faveur de certains secteurs productifs prioritaires, la Douane contribue au développement de l'activité des opérateurs ultramarins. ■





Renforcer l'action de la douane française dans cette zone particulièrement sensible

Entretien avec **Jean-François Dutheil**, Directeur de la Délégation aux Relations Internationales de la Direction générale des douanes et droits indirects

La Délégation aux Relations Internationales (DRI) est directement rattachée à la Directrice générale des douanes et des droits indirects.

Pouvez-vous évoquer le rôle spécifique joué par la DRI et le contexte dans lequel s'inscrivent ses actions ?



La Délégation aux relations internationales, créée en 2010, définit la politique d'action internationale, bilatérale et multilatérale, de la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects (DGDDI). Elle en assure le pilotage,

la mise en œuvre et le suivi, en liaison avec les services concernés. Dans le prolongement des actions menées, des travaux sont en cours afin de déterminer les priorités thématiques et géographiques de la DRI pour les années à venir. La stratégie de coopération internationale douanière repose sur des instruments bilatéraux ou multilatéraux et s'articule autour de trois thèmes principaux : la facilitation aux fins d'harmonisation des normes douanières internationales, le contrôle et la lutte contre la fraude et enfin, la gouvernance dans le cadre d'échanges de bonnes pratiques et de transfert d'expertise. Le réseau des attachés douaniers et des experts techniques internatio-

naux, qui couvre 70 pays, permet de nouer des contacts privilégiés dans des pays présentant des enjeux en termes de lutte contre les grands trafics (stupéfiants, cigarettes, contrefaçons), d'intérêts économiques et de protection du citoyen.

Dans ce cadre, concernant plus spécifiquement la zone Antilles-Guyane, quelles coopérations, bilatérales ou multilatérales, ont été instaurées ? Existe-t-il des enjeux plus particuliers dans cette région, notamment en termes de trafic de stupéfiants ?

La zone Antilles-Guyane est particulièrement sensible au regard des axes de coopération privilégiés par la douane française. La direction interrégionale des douanes Antilles-Guyane, basée à Fort de France, dispose de relais dans la zone par le biais de directions régionales en Guadeloupe et en Guyane, d'une direction régionale garde-côtes à Fort de France et d'un échelon DOD (direction opérationnelle des douanes).

Enfin, deux attachés douaniers en poste à Caracas (Venezuela) et à Bogota (Colombie) sont également compétents en termes de lutte contre les trafics illicites sur l'arc caribéen. Ce dispositif est de nature à renforcer l'action de la douane française dans cette zone particulièrement sensible. En



Dans la zone Antilles-Guyane, marquée par un fort flux de trafics illicites, la coopération douanière internationale est un atout essentiel.

effet, les pays de l'arc caribéen occupent une place stratégique au cœur des routes de la drogue (exportée de Bolivie, du Pérou et de Colombie via le Venezuela) et à destination de l'Europe et des États-Unis. S'ajoutent également des critères économiques et humains qui favorisent les trafics illicites.

La direction interrégionale des douanes Antilles-Guyane, avec



►►► son bureau des relations internationales, est chargée de coordonner l'assistance technique en collaboration avec la DRI.

À ce titre, elle recueille les demandes des différents douanes partenaires en termes de coopération et s'assure de la recherche de financements pour les mettre en œuvre, soit via l'Agence expertise France, la MILDECA (Mission Interministérielle de Lutte contre les Drogues Et les Conduites Addictives), les SCAC (service de coopération et d'action culturelle) des ambassades ou le Fonds coopération régional. Particulièrement active au sein de la Conférence douanière intercaribéenne (CDI), elle participe également à de nombreux programmes de lutte contre le trafic de stupé-



fiant mis en œuvre au niveau multilatéral (la commission interaméricaine contre l'abus de drogue, l'organisation des États d'Amérique, l'organisation mondiale des douanes).

Enfin, la DGDDI s'appuie sur la présence à Fort-de-France du Centre Interministériel de Formation Antidrogue (CIFAD) qui regroupe des formateurs douaniers, policiers et gendar-

mes, et qui a pour mission d'organiser des actions de formation technique au bénéfice des États cibles de la Caraïbe (Barbade, Sainte Lucie, Trinidad et Tobago, Dominique, etc.) afin de renforcer leurs capacités opérationnelles.

Dans cette zone, la coopération se décline également sous un angle spécifiquement opérationnel dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord relatif aux trafics illicites par mer, mettant en œuvre l'article 17 de la convention des Nations Unies qui permet de coopérer en matière de lutte contre le trafic illicite des stupéfiants, cela sous l'autorité du préfet maritime représentant de l'État en mer assisté dans ses missions par la douane.

Comment les accords commerciaux permettent-ils d'accélérer la circulation des marchandises mais aussi de renforcer leur traçabilité ?

Il convient de bien faire la distinction entre les accords de coopération, mis en place dans le cadre des missions de lutte contre les fraudes douanières, et les accords commerciaux dont les objectifs sont tout autres. On pourrait dire que, d'une certaine manière, la douane tient les deux bouts de la chaîne logistique : le contrôle et la facilitation grâce à la traçabilité de la marchandise.

En application des traités européens, le droit de l'Union européenne (U.E) s'applique pleinement dans les régions ultrapériphériques (RUP) dont font partie les départements français des Antilles et de Guyane. Il n'existe donc pas de marge de manœuvre au niveau local et national pour signer des accords spécifiques. Les accords économiques actuels établis avec les pays de la zone (Mexique, Chili, Amérique centrale, Afrique Caraïbe Pacifique (ACP) et l'accord de partenariat économique avec les pays du CARIFORUM (groupe de 15 pays caribéens) sont négociés par le Conseil de l'U.E, sur expertise des services de la Commission. Ces accords sont à différencier du régime d'exception fiscale liée à la position géographique de ces régions, comme l'octroi de mer.

Les services douaniers sont donc des acteurs indirects des partenariats économiques noués par l'U.E dont la réglementation, avec le nouveau code des douanes de l'Union (30 octobre 2013 entrée en application le 1^{er} mai 2016), est largement orientée vers les mesures de facilitation du commerce. Ainsi, le statut d'exportateur agréé permet aux entreprises de certifier sur un document commercial l'origine préférentielle de ses produits, sans limitation de seuil de valeur, afin de justifier d'une origine préférentielle sans visa de la douane.

Depuis peu, le statut d'opérateur économique agréé (OEA) accordé par la douane commence à se développer dans les DOM. Deux certificats OEA ont été délivrés en Martinique, en 2011 et 2013. Pour 2014, le statut d'OEA a été accordé à 3 sociétés guadeloupéennes ainsi qu'à 4 opérateurs de Guyane. Ce dispositif permet de faciliter les échanges et de mieux sécuriser les flux de marchandises entrant ou sortant de l'U.E. Il est le moyen pour les services douaniers d'identifier les opérateurs économiques fiables et de les faire bénéficier d'un traitement personnalisé et allégé en matière de contrôles dans le but d'accélérer les procédures de dédouanement et rendre les échanges plus fluides et plus sûrs.

Soulignons cependant que le commerce extérieur de la Martinique et, plus largement, celui de la zone Antilles-Guyane, est principalement structuré autour des échanges avec des territoires français (Martinique-Métropole, Martinique-Guadeloupe et Guyane), et avec les autres pays constituant le territoire douanier de l'UE, malgré une volonté nouvelle des entreprises de développer les échanges régionaux. À titre d'exemple, les échanges Guadeloupe/Pays-tiers à l'UE sont une minorité et représentent en 2014 moins de 8% des flux à l'importation et 26% des flux à l'exportation (dont 66,8% provenant des pays de l'U.E et seulement 5,8% des pays de la Caraïbe). ■

Lutter contre les organisations criminelles internationales

Entretien avec **Michael Lachaux**, Chef de l'échelon de la direction nationale du renseignement et des enquêtes douanières d'Antilles-Guyane

Les douanes françaises ultramarines sont au premier plan de la lutte contre les trafics illicites, en zone Antilles-Guyane. Avec, comme atouts majeurs, la coopération internationale et la collecte de renseignements en amont. Les résultats sont au rendez-vous.

Quelle est la réalité chiffrée du trafic de stupéfiants dans la zone Antilles-Guyane ?



Il est toujours difficile de répondre à ce type de question, le trafic étant par définition le fruit d'une économie souterraine. Les seuls éléments objectifs auxquels nous pouvons nous référer sont notamment les quantités de stupéfiants produites et les saisies réalisées par les diffé-

rents services anti-fraude mobilisés. Concernant la cocaïne, premier type de drogue transitant

par la zone Antilles-Guyane, les instances internationales estiment à plus de 900 tonnes la production mondiale.

En ce qui concerne les flux, les analyses conduites notamment par la DGDDI montrent que les Caraïbes constituent une zone de passage de plus en plus utilisée par les organisations criminelles en raison notamment de leur positionnement géographique stratégique, mais aussi de la pression de plus en plus forte mise dans d'autres pays pour lutter contre ce trafic.

Au regard des saisies totales réalisées en 2014 par la douane française toutes provenances confondues (6,6 tonnes de cocaïne), il ressort que près de

70 % de la drogue interceptée provient directement d'Amérique du Sud ou des Caraïbes, et notamment via les départements français des Antilles et de la Guyane, en grande partie dans le cadre d'investigations conduites par la DNRED (Direction Nationale du Renseignement et des Enquêtes Douanières).

Quels sont les filières et les « moyens » utilisés par les trafiquants ?

À l'instar de ce qui existe en matière de commerce international, les organisations criminelles ont mis en place leurs propres circuits d'écoulement de la drogue. L'objectif de ces organisations est de permettre l'acheminement de la drogue des zones de production (Amérique du Sud) vers les zones de consommation (USA, Europe etc.) via des circuits « sécurisés » (risques de saisie) et à moindre coût. Ces derniers reposent à la fois sur des modes de transport détournés de leur usage initial (conteneurs maritimes, colis par fret express ou postal, yoles inter-îles etc.), ainsi que l'utilisation de vecteurs spécialement affrétés par les contrebandiers (navires de plaisance, « Go-Fast » maritimes, passeurs aériens, etc.) tant pour le trafic transatlantique que pour les flux inter-îles.

Les départements français ultramarins n'ont en effet pas pu échapper à ce phénomène, comme en attestent les saisies réalisées en mer ou sur le vecteur aérien au cours de ces dernières années.



►►► *Comment s'organise la coopération internationale dans ces conditions ?*

La lutte contre le narcotraffic dans la zone Caraïbe et Amérique du Sud est une parfaite illustration de ce que permet la coopération régionale et internationale. L'implication des services européens, notamment français (douane, OCRTIS, gendarmerie, marine nationale), anglais, espagnols, allemands, néerlandais, mais aussi américains, sans oublier les différents services répressifs des États de la zone, a d'ailleurs pu se développer grâce aux nombreux dispositifs de coopération prenant la forme d'accords multinationaux (Conférence Douanière Inter-Caraïbe, Accord de San José, etc.). En 2010, à l'initiative de la France, le Pacte européen pour la lutte contre le trafic international de drogue a ainsi prévu un « Plan d'action visant à renforcer la coopération transatlantique »... Cette volonté politique trouve sa concrétisation tous les jours à travers nos actions anti-fraude. En effet, la douane française, via la DNRED, est en relation opérationnelle constante avec ses partenaires de la zone, y compris européens, mais aussi avec le réseau des attachés douaniers en poste à l'étranger (Bogotá, Caracas, Sao Paulo, Miami etc.)...

Pour se montrer réactifs et efficaces face à des organisations criminelles cherchant constamment à déjouer les dispositifs sécuritaires, l'échange d'informations et la coopération opérationnelle sont indispensables. La douane française a toujours eu cette approche coopérative, son action en tant que « police de la marchandise » nécessitant de fait des relations interétatiques pour garantir un suivi efficace des échanges transnationaux, y compris illicites.

Le 15 avril 2015, deux vedettes de la Direction Régionale Gardes-côtes des douanes sont intervenues simultanément pour intercepter le Silandra, un voilier battant faussement pavillon américain à plus de 200 km au large de la Martinique. Au total 2,25 tonnes de cocaïne ont été saisies soit la plus importante



Saisie record de 2,25 t de cocaïne en avril 2015.

affaire de cocaïne réalisée à ce jour par la douane française. Cette saisie est le fruit d'une enquête de deux ans conduite par les agents de la Direction Nationale du Renseignement et des Enquêtes Douanières (DNRED), et les autorités britanniques et espagnoles.

Comment intervenez-vous ?

Face à ces enjeux, la douane française dispose de nombreux atouts en termes de moyens terrestres, maritimes ou aériens. Cela étant, l'élément déterminant pour l'efficacité de son action reste sa capacité à recueillir du renseignement, l'enrichir et lui donner une suite opérationnelle. L'action conduite par la DNRED, une des six Centrales du renseignement français, à travers notamment son maillage territorial composé des échelons DOD (Direction des Opérations Douanières) tel que celui basé à Fort-de-France pour la zone Antilles-Guyane, en est un exemple parlant...

En 2014, ce service a ainsi été à l'origine, grâce à l'action de ses cinq implantations locales dont une en Guadeloupe, d'une part très significative des saisies de stupéfiants réalisées sur la zone, avec, dans chaque cas, une implication déterminante grâce à une connais-

sance précise des flux illicites et des modes opératoires utilisés.

Cependant, dans un contexte en perpétuelle évolution, il est apparu opportun de disposer, au sein même de l'échelon, d'un centre dédié de renseignement et d'analyse criminelle, augmentant ainsi les capacités en terme de détection. CARMA, Centre d'Analyse du Renseignement Maritime aux Antilles, premier centre de renseignement de la zone, a ainsi vu le jour fin 2012.

Il permet de travailler au quotidien avec les agents DOD depuis Saint-Martin jusqu'à la Guyane française, mais aussi et de façon plus large avec toutes les autres entités douanières ainsi que les partenaires interministériels et internationaux, en faisant appel aux capacités d'expertise de l'ensemble de la DNRED. Ce dispositif permet à l'échelon DNRED Antilles-Guyane de proposer, en cas de sollicitations, notamment étrangères, des solutions intégrées y compris au niveau opérationnel...

Le tout, en étroite concertation avec chacune des composantes douanières présentes sur la zone (DRGC, Direction Régionale Gardes-Côtes). ■

Des formations opérationnelles pour lutter contre la drogue

Entretien avec **Patrick Massonnié**, Directeur du Centre Interministériel de Formation Anti-Drogue

Créé le 30 septembre 1992, basé à Fort-de-France en Martinique, le Centre Interministériel de Formation Anti-Drogue (CiFAD) a pour mission de renforcer la coopération internationale dans la lutte contre la drogue ainsi que d'échanger les savoir-faire avec les États de la Caraïbe et d'Amérique latine situés le long de la route de la cocaïne vers l'Europe.

Pouvez-vous nous éclairer sur vos formations, menées à l'étranger, en techniques antidrogues policière, douanière et judiciaire ?



Le CiFAD dispose de 8 formateurs issus des rangs de la douane, de la police et de la gendarmerie. Nous pouvons donc offrir une large palette de compétences. La partie douanière concerne essentiellement les vecteurs maritime (fouille des navires et contrôle des conteneurs), aérien (ciblage passagers et fret) et terrestre. Le volet police et gendarmerie vise les investigations classiques comme la surveillance et les filatures ; les techniques d'interrogatoire, la police technique et scientifique (PTS), le blanchiment. Enfin, nous avons aussi deux modules consacrés à la téléphonie : analyse détaillée des factures, des cartes SIM, des relais, etc.

En 2014, l'activité du Centre a été particulièrement soutenue et dense. Au total, 126 actions ont été conduites, dont 82 à l'étranger et 44 dans les départements français d'Amérique (DFA), soit une augmentation de l'activité de 137% depuis 2011.

Le Centre a porté une attention particulière au développement de

la coopération avec les États de la Caraïbe, le Suriname et le Guyana. Le but est de contribuer au renforcement des capacités de lutte anti-drogue de ces États voisins des DFA et au développement de la coopération régionale.

Ainsi 32 actions ont été conduites dans la Caraïbe (Barbade, Cuba, Haïti, Jamaïque, République Dominicaine, Sainte-Lucie, Trinité-et-Tobago) et 6 actions au Suriname et au Guyana. Pour favoriser cette coopération régionale, le CiFAD a associé les services régionaux en de nombreuses occasions :

- soutien des magistrats de Martinique et de Guadeloupe pour des missions à Sainte-Lucie, en Dominique et en République Dominicaine ;
- appui du GIPN Antilles-Guyane pour la nouvelle formation « principes tactiques en intervention » ;
- déplacement d'agents des services opérationnels pour des missions à Sainte-Lucie, en Dominique et en République Dominicaine ;
- intervention de la DRGC (Direction Régionale Gardes-Côtes) des Douanes pour des exercices en mer avec les garde-côtes saint luciens ;
- accueil de policiers spécialisés saint-lucien et haïtien par le GIPN Antilles-Guyane en Guadeloupe ;
- visite de deux policiers colombiens en Martinique et contacts avec les services anti-drogue de l'île.

Comment organisez-vous vos actions de prévention des conduites addictives et de sensibilisation sur les stupéfiants ?

Nous avons une compétence en matière de coopération sur la zone Caraïbes - Amérique du Sud - Amérique Centrale ; nous devons également soutenir les services installés dans les DFA.

En 2014, 26 actions ont été destinées à des participants des services de justice, police, police municipale, douane, gendarmerie, marine, armée, rectorat et pénitentiaire. Il s'agit de formations à la lutte anti-drogue (surveillance portuaire, contrôle des conteneurs, sécurité dans les contrôles des navires, blanchiment...), de journées de sensibilisation sur les produits stupéfiants et la géostratégie de la drogue ou encore de l'organisation de séminaires ou rencontres.

Dans le domaine de la prévention des conduites addictives, le Centre a conduit 18 interventions. Le CiFAD a été particulièrement sollicité par les établissements scolaires pour réaliser des actions de préventions sur les risques liés aux drogues. Les interventions ont été préparées en amont avec les responsables d'établissements. Elles ont été destinées aux élèves mais aussi aux parents d'élèves premiers acteurs naturels de la prévention. En lien avec certaines associations, le CiFAD est intervenu également auprès des jeunes adultes en situation de précarité plus exposés aux risques d'être victimes des conduites addictives.



▶▶ Autre exemple, avec l'agence régionale de la santé et le GIP Addictologie et comorbidités de la Martinique (ACM), nous avons organisé une journée d'information sur le crack, un produit fortement présent sur les DFA. Cette journée a réuni les professionnels de la sécurité et tous les acteurs de la prévention comme des psychologues, des professeurs en addictologie ou des magistrats.

Enfin 4 missions portant sur la prévention des conduites addictives ont été réalisées par les formateurs spécialisés dans des établissements scolaires à l'étranger (2 709 participants) : Colombie, Venezuela, République Dominicaine et Haïti. Les retours sont très positifs et le CiFAD continuera sur cette voie en 2015 ; une intervention annuelle du Centre est sollicitée par certains établissements.

Comment êtes-vous sollicités ?

Les Ambassades, les attachés de sécurité intérieure (policier, ASI) et les attachés douanier (AD) relaient auprès de nous les demandes de formations des administrations de sécurité des pays de notre zone de compétence. L'avantage du CiFAD, à travers sa vocation interministérielle, est de proposer un large éventail de solutions pour lutter contre la drogue. Evidemment, des pays comme les USA, l'Angleterre ou l'Espagne sont présents sur ces territoires. Pour autant, nous nous distinguons par le caractère très opérationnel de nos formations, un atout souligné par nos interlocuteurs.

Par ailleurs le CiFAD a développé les partenariats financiers et 2014 aura été exemplaire sur ce plan avec 36 missions cofinancées. Ils permettent d'inscrire l'action du CiFAD dans le cadre d'une coopération réfléchie et durable et une mutualisation des moyens. Ils sont aussi révélateurs de la reconnaissance des compétences du Centre et du savoir-faire de nos administrations dans le domaine de la lutte anti-drogue. Les administrations étrangères sont

d'ailleurs particulièrement sensibles à l'unité des services français anti-drogue et à l'organisation des actions du Centre en « interministériel ».

Nous entretenons aussi des liens privilégiés avec les pays touchés par la production de cocaïne. Nous avons en particulier une convention au Pérou, avec DEVIDA (Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Droga ; équivalent local de la Mission interministérielle de lutte contre la drogue et les conduites addictives (Mildeca)). D'autres accords sont en préparation avec l'école anti-drogue de Colombie basée à Bogota et les administrations anti-drogue de Bolivie.

Vous pouvez vous appuyer sur des experts extérieurs pour développer une problématique spécifique. Pouvez-vous illustrer cette compétence ?

Au mois de mars 2015, le CiFAD a réalisé un plan de formations « fouille des navires de commerce » et « plongeurs sous coques », d'une durée exceptionnelle de quinze jours, destiné aux services anti-drogue de République Dominicaine. Ce projet ambitieux a été envisagé suite à la découverte dans le nord du pays d'une torpille utilisée pour le transport de drogue en étant accrochée sous la coque des navires de commerce. Il prenait également en compte l'importance stratégique de ce pays de rebond de la cocaïne des zones de production vers l'Europe tout en anticipant l'ouverture future du canal de Panama aux navires de commerce de très grande taille.

Ce projet d'envergure, cofinancé, a pu être mise en œuvre grâce à une parfaite concertation et entente entre les différents services concernés :

- la délégation aux relations internationales (DRI) de la direction générale des douanes à travers l'attaché douanier adjoint à Miami Rodolphe Gautreau ;
- la direction de la coopération internationale (DCI) de la police

à travers l'ETI (Expert Technique International) Philippe Vellard en charge de la mise en œuvre du fonds de solidarité prioritaire (FSP) « appui à la lutte contre la drogue et le crime organisée en République Dominicaine » ;

- le CiFAD.

Pour réaliser cette formation dans les meilleures conditions nous avons fait appel à cinq experts garde-côtes et plongeurs des services douaniers français, en soutien du formateur maritime du Centre, François Blin. Ils ont ainsi partagé leurs compétences dans la recherche des stupéfiants à l'intérieur et sous la coque des navires de commerce. A l'issue de la formation on peut penser que les agents dominicains sont en capacité de prendre en compte et de réaliser ce type de contrôle. Aujourd'hui la République Dominicaine fait partie des rares pays de la zone caraïbe à pouvoir lutter contre le narco trafic sous l'eau comme dans les structures des grands navires.

En 2014, le CiFAD a bénéficié, lors des missions à l'étranger, de l'appui de nos administrations pour la mise à disposition de 44 experts ; 39 étant issus de la justice, de la douane, de la police et de la gendarmerie dont 24 experts des DFA.

Enfin, comment insistez-vous plus particulièrement sur la nécessité de privilégier la sécurité des acteurs impliqués dans cette lutte ?

La géostratégie des stupéfiants présentée pour introduire les formations insiste sur la dangerosité des produits et des réseaux, les enjeux financiers, etc. La sécurité dans les contrôles et la protection des agents y sont abordées systématiquement. Elles sont aussi le thème principal de certains modules : contrôle des véhicules terrestres, contrôle des conteneurs, surveillance et filatures et principes tactiques en intervention.

Ce point est d'autant plus sensible que les agents étrangers ne bénéficient pas, ou très peu, de formation continue sur ce sujet. ■

Les agents de terrain bien formés

Entretien avec **Philippe Castanet**, Rédacteur à la Formation Professionnelle de Guadeloupe

Savoir fournir la bonne formation, aux bons agents, au bon moment, suivant des logiques de terrain, de carrières, d'implications à la fois des services et des agents : telle est la logique d'un effort de formation pertinent et adapté au contexte antillo-guyanais.

Quels sont les besoins de formation des agents des douanes des Antilles-Guyane ?



Les besoins des agents des douanes des services des Antilles-Guyane sont globalement les mêmes que ceux des autres douaniers. Il s'agit de formations visant à acquérir la maîtrise d'un métier (auditeur, superviseur et analyste du renseignement, vérificateur, enquêteur...),

ou à s'approprier de nouveaux outils (applications informatiques, CHORUS, ICS, SILCF, etc...)

encore à connaître des réglementations particulières (les rectifications et les remboursements, l'aviation générale, la lutte contre le blanchiment...).

Ces besoins suivent également les grandes priorités de la DGDDI : une douane partenaire des entreprises à l'international, protectrice du territoire et des citoyens, moderne dans l'accomplissement de sa mission fiscale et à l'écoute de ses personnels...

Cependant, les besoins de formation impliquent souvent des adaptations au contexte antillo-guyanais. Par exemple, la formation d'adaptation à la nouvelle version de l'application pour les remboursements de droits intègre insuffisamment les taxes régiona-

les comme l'octroi de mer. Il en est de même, par exemple, pour la formation à la fiscalité des produits pétroliers qui est spécifique.

Comment ces formations peuvent-elles aider concrètement à agir sur le terrain ?

Elles aident mieux à agir concrètement sur le terrain lorsque le triptyque « organisation des formations, prise en compte des besoins et suivi individuel et des activités des agents » est bien assuré.

Tout d'abord, l'organisation et les principaux acteurs de la formation professionnelle (organiseurs, formateurs occasionnels, apprenants et commanditaires) doivent être en mesure de répondre, précisément et selon un bon



Un enjeu important est d'organiser rapidement la formation opérationnelle des douaniers nouvellement recrutés.





►► timing, aux besoins de formation. Plus la collecte des besoins et la dispense de formation sont synchrones, plus efficace sera l'action sur le terrain. Il est évident que les formations métiers, généralement dispensées au sein des écoles des douanes métropolitaines, devraient pouvoir être dispensées dans les quelques mois d'une prise de poste. C'est le cas par exemple des postes d'analyste du renseignement, d'enquêteur, de rédacteur au contentieux, d'administrateur de procédures, etc.

Ensuite, il y a le défi d'une prise en compte de plus en plus fine des besoins individuels de formation. Les collectes s'effectuent globalement lors des entretiens annuels d'évaluation. Le livret individuel de formation, en cours d'expérimentation, vise à permettre une collecte permanente des besoins des agents et d'une façon générale à impliquer davantage tous les acteurs de la formation en commençant par les agents et leur cadre de proximité (besoins de formation, échanges après les formations...).

Et qu'en est-il de l'évaluation ?

La formation requiert un suivi et des évaluations. Les agents formés doivent pouvoir être accompagnés par leurs cadres de proximité qui ont appuyé leur demande de formation. Quand le projet de formation est porté par un responsable de proximité ou par un chef de pôle, l'efficacité est immédiatement visible. Les formations sur « l'aviation générale »,

portées par le chef de POC, ont généré rapidement des résultats. C'est le cas également du « Ciblage des conteneurs », porté par un chef divisionnaire. Le soutien de ces responsables permet de programmer immédiatement après la formation des contrôles favorisant la mise en œuvre des savoir-faire acquis... Parallèlement, l'efficacité de la formation nécessite l'accompagnement des agents sur le terrain par le biais d'actions de suivi, d'accompagnements individuels et/ou de mutualisations de bonnes pratiques. Ajoutons à cela l'effet dynamique d'une formation dispensée en même temps à un nombre important d'apprenants.

Il est évident que la formation en même temps d'une douzaine d'agents au « ciblage » entraîne un effet dynamique au sein de la circonscription tout entière et favorise plus facilement l'acquisition de nouveaux savoir-faire.

Quels types de formation professionnelle spécifiques mettez-vous en œuvre ?

Globalement, les formations spécifiques mises en œuvre visent soit les réglementations spécifiques aux Départements français d'Amérique soit le contexte particulier de ces régions. Le contexte particulier en Guadeloupe ces dernières années a conduit la Direction Régionale de Guadeloupe dans le cadre de son ORS (Observatoire régional de sécurité) à doter ses personnels chargés de la surveillance de bâtons de défense. Cet équipement

d'un moyen de défense intermédiaire pour mieux protéger les personnels a nécessité un lourd programme de formation et d'habilitation.

Des formations visant à améliorer les techniques de « ciblage » à la fois aérien avec l'aviation privée, et maritime par conteneur, ont été également mises en place en les adaptant à la géostratégie de la fraude dans les Caraïbes. Ce sont souvent des formations organisées avec le soutien de formateurs et de directions métropolitaines. Les spécificités réglementaires des DOM génèrent constamment des formations adaptées.

Par exemple, sous l'égide de la Direction interrégionale des Antilles, une formation sur la réglementation spécifique et les contrôles des produits pétroliers a été mise en place pour les agents concernés des directions antillouguyanaises. Pareillement, les difficultés d'adaptation de la nouvelle version de l'application informatique sur les remboursements de droits et taxes ont conduit à des ateliers d'échanges et de mutualisations de bonnes pratiques... Enfin, des formations visant soit à sensibiliser les nouveaux arrivants aux réglementations spécifiques ou à les perfectionner dans ces domaines, sont régulièrement organisées. L'octroi de mer et ses conditions particulières d'applications sont visés, de même que les produits pétroliers et la réglementation des contributions indirectes. ■



DF44 à quai.

Optimiser les ressources aéronavales

Entretien avec **Gisèle Clément**, Directeur régional Garde-côtes Antilles-Guyane

La vaste zone maritime française des Caraïbes et de l'Atlantique suscite toutes les convoitises, des pêcheurs illicites aux trafiquants. Comment surveiller des milliers de kilomètres d'océan ? Les garde-côtes de la douane mettent tous leurs moyens et leur capacité de coopération dans cette tâche complexe.

Ya-t-il des particularités en ce qui concerne l'activité des services garde-côtes de la douane dans une région comme celle des Antilles-Guyane ?



Deux enjeux majeurs caractérisent leur action : la lutte contre le trafic international de stupéfiants aux Antilles et la lutte contre la pêche illégale en Guyane... Sur le plan des stupéfiants, la zone revêt une importance stratégique. Elle constitue en effet la frontière de

l'Europe en Caraïbe, à proximité des grands points de production et d'exportation de la cocaïne.

L'enjeu est donc majeur pour la protection du territoire européen, ce qui explique l'importance du dispositif douanier dans cette zone.

La DRGC Antilles-Guyane propose donc, en réponse à cette menace directe, un maillage de l'arc caribéen incarné par l'implantation d'unités maritimes en Guyane, en Martinique, Guadeloupe jusqu'à Saint Martin. Ce dispositif a pour avantage d'appréhender chaque étape de ce que l'on appelle la route des vents qui conduit les voiliers, gros vecteurs de trafics illicites de stupéfiants, des côtes sud-américaines jusqu'en Europe...

Et sur le plan de la pêche illégale ? L'enjeu, pour le territoire guyanais, est lui-aussi très important.

On assiste à des tentatives de pillages de la ressource halieutique française par des embarcations clandestines brésiliennes ou surinamaises, dénommées tapouilles, dans les eaux françaises de Guyane. Dans le cadre de l'action de l'État en mer, la brigade de Kourou constitue un acteur majeur dans la réponse apportée, au niveau interministériel, à cette menace.

Quels sont les moyens des garde-côtes en zone Antilles-Guyane ?

Pour exercer sa mission principale de lutte contre le trafic illicite de stupéfiants, caractérisé par des flux maritimes importants de cocaïne à destination de l'Europe, la DRGC dispose de quatre vedettes garde-côtes, de 21 à 28 mètres, à Saint Martin, Pointe à Pitre, Fort de France et Kourou. Dans les eaux ►►



►►► territoriales, la DRGC se donne l'ambition d'appréhender le trafic illicite que l'on appelle « inter-îles », entre les îles de la Caraïbe et menaçant directement les côtes françaises des Antilles, en déployant quatre vedettes de surveillance rapprochée basées à Pointe à Pitre et Basse Terre en Guadeloupe, et Fort de France et le Marin en Martinique. La DRGC est aussi dotée de deux avions Cessna et de deux hélicoptères AS 155 sur sa base aéromaritime du Lamentin en Martinique.

Par ailleurs, la spécificité fiscale des Antilles, et notamment de Saint Martin, impose une action de surveillance par la DRGC. Les brigades de surveillance rapprochées sont spécialisées dans ce type de contrôle (paiement du droit annuel de francisation et de navigation, notamment).

Enfin, les moyens navals de la DRGC basés à Pointe-à-Pitre participe activement à la surveillance du plan d'eau et du port de cette importante localité au même titre que les autres administrations à la mer.

Comment intervenez-vous et avec quelles coopérations ?

L'environnement antillo-guyanais est par essence international, l'île de Saint Martin, partagée entre la France et les Pays-Bas, en étant l'incarnation par excellence.

De ce fait, de nombreuses coopérations sont mises en place sur la

zone, soit au niveau du renseignement par l'échange d'informations, soit au niveau opérationnel (opérations conjointes), ou encore au niveau de la formation professionnelle (mise à disposition d'agents des garde-côtes français pour former les douanes des îles voisines dans des domaines d'expertise, comme par exemple la visite de navire)...

Cette zone est riche en enjeux d'importance. Sur le plan de la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants, une coopération quotidienne est instaurée entre les différentes administrations en charge de ce dossier, la Douane,

la Marine Nationale, les services de police et de gendarmerie. À la suite d'une enquête conjointe de la Direction Nationale du Renseignement et des Enquêtes Douanières (DNRED) et des autorités espagnoles et britanniques, 2,25 tonnes de cocaïne ont été saisies le 15 avril 2015, à plus de 200 km au large de la Martinique.

Concernant la police des pêches, la Douane et la Direction de la Mer œuvrent de concert. Les résultats obtenus en Guyane et aux Antilles illustrent cette excellente coopération, au niveau des directions comme sur le terrain. ■



Saisie de cocaïne dans un chargement alimentaire au port de Pointe-à-Pitre.

« Nous demandons une harmonisation des taux... »

Entretien avec **Jean-Claude Florentiny**, Président du Syndicat des Transitaires de la Martinique

Le Syndicat des transitaires de la Martinique joue un rôle de véritable interface entre tous les opérateurs concernés par les flux commerciaux. Un syndicat vigilant qui se préoccupe des évolutions législatives en matière douanière, tout autant que de la fluidité des échanges et du rayonnement portuaire.

Pouvez-vous nous présenter le Syndicat des transitaires de la Martinique ?



Quatorze sociétés en sont membres, dont les grandes enseignes locales, très concernées par les problématiques du transport et de la douane ; ce syndicat existe depuis 64 ans et j'en assure la présidence depuis 2013. Un site internet va prochainement être mis en place, avec

une page de présentation de la structure ; nous travaillons en

relation directe avec les services des douanes, ainsi qu'avec les compagnies maritimes et aériennes. L'un de nos rôles principaux est d'organiser des sessions de formation de nos adhérents, en particulier sur la réglementation ; celles-ci sont soutenues par l'administration des douanes. Nous assurons également une fonction de veille douanière qui consiste à diffuser les informations liées à l'évolution de la réglementation.

Quels sont vos moyens d'action ?

La profession a mis en place l'AP+ : il s'agit d'un nouvel outil informatique développé par un système d'exploitation qui permet de fluidifier les mouvements de marchandises et joue le rôle

d'interface entre les différents acteurs de la plateforme portuaire. Dès 2007, le syndicat a été porteur de ce projet de mise en place de ce logiciel très performant qui facilite les flux et qui est également un outil statistique très utile à l'exploitation de nos entreprises ; il a été étendu au flux aérien en 2011. Il centralise les informations, met en cohérence les procédures internationales et permet le suivi du transport des marchandises. Il a d'abord été développé dans l'Hexagone, précisément dans les ports de Marseille et du Havre et gère aujourd'hui quasiment le transit de tous les ports métropolitains. La société Port+, créée pour gérer l'usage d'AP+ sur la plateforme de Fort-de-France,





►►► a enregistré, dès 2008, plus de 3 millions de transactions informatiques unitaires sur AP+ par mois. À noter que nous avons été le troisième port français à avoir mis en place AP+ en 2007 après Marseille et le Havre.

Pour l'aérien nous sommes les premiers à avoir développé le système AIRPORT + en 2011, nous avons été suivi par la Guyane en 2012 et bientôt un certain nombre d'aéroports régionaux de France dont Marseille.

Quels sont vos projets et vos objectifs ?

L'évolution de la réglementation douanière nous préoccupe beaucoup actuellement pour l'Outre-mer et en particulier en ce qui concerne la réforme du dispositif en cours de l'octroi de mer, au niveau européen. En effet, nous ne souhaitons pas que la législation et les procédures soient totalement bouleversées, même si un besoin d'évolution est reconnu par toute la profession : nous pensons qu'il faut réduire le nombre de taux pour que les opérateurs et les importateurs aient une meilleure visibilité dans leurs échanges ; nous demandons également une harmonisation des taux qui sont fixés par les Conseils régionaux, entre la Martinique et la Guadeloupe. C'est à cette seule condition qu'un marché unique antillais a des chances de voir le jour. Nous avons rencontré et dialogué avec les politiques sur cette réforme

et nous souhaitons le maintien de l'octroi de mer : il représente en effet une importante rentrée fiscale mais aussi au niveau de la profession la garantie de près de 360 emplois directs donc son impact social est non négligeable ; il faut aménager le dispositif, le simplifier tout en l'harmonisant et le rendre plus dynamique pour qu'il corresponde à nos spécificités et à nos problématiques. Nous avons aussi un rôle important à jouer dans le rayonnement et l'attractivité portuaire : nous nous impliquons de plus en plus dans la vie du port ; nous proposons des solutions de transport, nous participons à l'un des collèges du Conseil de développement du grand port maritime de la Martinique et donnons notre avis sur les investissements réalisés. Nous œuvrons pour que les métiers

soient moins cloisonnés et pour que l'ensemble des opérateurs communiquent tout au long de la chaîne, dans le souci de l'intérêt collectif.

Quelles sont les difficultés que vous rencontrez ?

Nos interlocuteurs sont des administrations qui n'ont pas toujours la même approche des problèmes que nous. Là encore, nous souhaitons encourager les échanges et le dialogue avec les services concernés, afin qu'ils prennent davantage conscience de nos difficultés, comme c'est le cas pour la douane.

Par ailleurs, le marché est aujourd'hui fragile et, chacun le sait, l'économie connaît un net ralentissement, ce qui se traduit sur nos territoires par une baisse des importations et des prix de plus en plus serrés ; ces éléments alourdissent et complexifient notre responsabilité du point de vue financier. Il faut en effet savoir que nous avançons pour nos clients la TVA, l'octroi de mer et les droits additionnels... Nous prenons donc tous les risques, lors des défaillances de sociétés d'importation ; en cas de non-remboursement, la créance reste à notre charge. C'est un dossier actuellement très lourd pour le syndicat des transitaires. Nous souhaitons mettre en place un système de récupération de l'octroi de mer en cas de défaillance des entreprises à l'instar de ce qui est applicable en matière de TVA, ce dossier est actuellement en chantier et présente une certaine complexité. ■

Le rôle d'un transitaire

Le transitaire est le maillon entre l'importateur et le destinataire final. Son activité principale est d'être l'interlocuteur des douanes. Il s'occupe des formalités administratives et des déclarations nécessaires au transport des marchandises (document d'expédition, manifeste des marchandises...). Il assure l'avance de trésorerie servant au paiement des droits et taxes pour le compte de ses clients. Le transitaire prend également en charge l'acheminement des cargaisons depuis l'entrepôt du fabricant jusqu'à celui du destinataire (trajet, mode de transport, délais, destination, prix et devis). C'est l'organisateur du transport, Il suit attentivement les déplacements des marchandises et s'assure de leur livraison. Une responsabilité qui le met régulièrement en contact avec d'autres intervenants (agents maritimes, compagnies d'assurances, transporteurs...). En Martinique, on compte une quinzaine de professionnels. L'informatisation a considérablement fait évoluer ce métier. Sur le Grand Port de Fort-de-France, tous les importateurs et les transitaires communiquent grâce au logiciel AP+.

Le dispositif territorial en matière de flux commerciaux

Entretien avec **Patrick Pichon**, Chef du pôle orientation des contrôles et action économique de la direction régionale des douanes de Guyane

Expertise en commerce international et conseil aux entreprises, mais aussi lutte contre les trafics de petite et grande échelle, tels sont les deux axes de travail du pôle pilotage et action économique de Guyane.

Quelles sont les missions du pôle pilotage et action économique au niveau interrégional ?



Les missions dévolues aux deux pôles principaux en charge du pilotage de la lutte contre la fraude (POC) et de l'action économique (PAE) sont bâties sur les mêmes fondamentaux que ceux retenus pour le dispositif métropolitain.

D'une part, orienter et dynamiser l'action des services opérationnels en matière de lutte contre la fraude sur les domaines à enjeu en regard de l'environnement particulier dans lesquels ils interviennent. D'autre part, aider les entreprises qui composent le tissu économique local et régional à se développer à l'international et participer à la dynamisation des échanges par un accompagnement personnalisé facilitant la compétitivité de nos acteurs économiques et leur réussite.

Aux Antilles et en Guyane, ces deux volets prennent une dimension particulière : la douane y traite de l'infiniment grand comme de l'infiniment petit avec des flux à l'échelle mondiale, mais tout aussi bien à un niveau très local voire artisanal. Au niveau économique, le douanier doit être capable de traiter des besoins et

interrogations d'une entreprise du niveau d'Arianespace (lancement de satellites depuis Kourou en Guyane) ou de Shell (prospection de pétrole au large de la Guyane), tout en consacrant la même énergie à l'accompagnement d'une rhumerie décidée à mieux exporter sa production en adoptant un label douanier international.

Et en ce qui concerne les flux illicites ?

De la même façon, nous agissons sur deux plans. Nous sommes confrontés à de vrais réseaux internationaux très structurés, comme les cartels colombiens qui drainent d'énormes quantités de cocaïne vers l'Europe, via les Antilles ou la Guyane. Dans le même temps, il faut savoir répondre aux soucis de commerçants locaux et de la population qui attendent que les marchés locaux soient approvisionnés par des produits sains et protégés des importations clandestines, par exemple les trafics par pirogue de farine de manioc, de riz ou d'oignons, régulièrement interceptés par les douaniers guyanais aux frontières brésiliennes ou surinamaises.

Et quel est votre rôle en matière d'octroi de mer ?

Il faut souligner le rôle très actif joué par les Pôles d'action économique (PAE) de l'interrégion en matière d'octroi de mer, principal levier fiscal dans les départements français des Amériques. Considérés comme les garants de la tutelle de l'Etat sur les décisions

des conseils régionaux en ce domaine, les PAE sont systématiquement interrogés avant toute délibération des conseils régionaux. Leurs agents sont très sollicités dans le cadre de la réforme de l'octroi de mer entrée en application le 1^{er} juillet dernier, que ce soit par les préfetures, les conseils régionaux ou l'administration centrale. Leur connaissance des flux de marchandises et des règles fiscales assises sur le code général des impôts et les nomenclatures du tarif douanier commun constitue un atout pour l'adaptation des règles au contexte régional.

Quels sont vos défis les plus importants ?

Au niveau des flux commerciaux, la douane doit être accessible pour tous les acteurs économiques régionaux, quels que soient leur taille ou leur secteur d'intervention, et être reconnue comme un expert du commerce international. Pour cela, le premier défi est de banaliser l'accès aux outils informatisés douaniers, qui rapprochent l'opérateur économique de la douane. Ces outils permettent d'accéder à toutes les applications qui vont faciliter l'information et la maîtrise d'opérations courantes par l'opérateur lui-même. Pour y parvenir, les PAE mènent des actions de sensibilisation des opérateurs économiques, soit directement par l'envoi de courriers aux opérateurs identifiés, soit en partenariat avec les chambres consulaires lors de forums ou d'actions d'information organisés régulièrement (par exemple, >>>

►► promotion du statut d'OEA, réforme de l'octroi de mer, etc.)...

Ensuite, il appartient à la douane d'offrir à tous les opérateurs économiques une prestation d'expert du commerce international... Bien entendu, les attentes ne sont ici plus les mêmes...

C'est-à-dire ? Comment procédez-vous ?

Les acteurs économiques à vocation locale ou régionale demandent une personnalisation très poussée, avec prise de rendez-vous auprès des équipes des PAE pour apprendre à gérer au mieux leurs opérations. Les plus gros opérateurs attendent une expertise rapide apportée par le service douanier de proximité, dont la connaissance de l'environnement administratif local constitue un atout souvent décisif pour apporter une solution rapide et adaptée aux besoins des opérateurs. Enfin, une douane moderne et efficace doit inscrire son action dans le processus commercial. Il s'agit ici pour la douane d'intégrer dans ses progiciels les informations déjà détenues par l'un des acteurs de la chaîne logistique, d'évaluer le niveau de risque de l'opération projetée, et d'en tirer les conclusions sur son niveau d'intervention, en privilégiant un lieu de contrôle adapté aux contraintes de l'entreprise. L'objectif est de réduire au maximum, pour l'opérateur, le coût d'intervention de la douane dans le processus logistique. Dans notre interrégion, la réalisation de cet objectif s'est traduite par la montée en charge des progiciels de gestion des flux portuaires et aéroportuaires AP+, le développement des procédures de dédouanement à domicile PDD permettant des interventions au siège de l'entreprise et la mise en place de systèmes de ciblage, notamment pour le fret maritime, principal vecteur de transport des marchan-



disées pour localiser l'action de la douane sur les flux sensibles.

Quel bilan peut-on faire de votre activité en 2014 ?

S'agissant des pôles action économique, 2014 a été marquée par l'engagement d'un plan de modernisation et de dématérialisation des procédures. La mise à jour des procédures existantes vise à répondre aux besoins des opérateurs, tout en étant résolument orientée vers l'avenir. Il s'agissait ici de valoriser le statut d'OEA (*), de proposer le statut d'exportateur agréé, EA (***) et de généraliser l'octroi de procédures dématérialisées (projet communautaire e-customs), dans la perspective du « zéro papier ». De même, les opérateurs ont été accompagnés dans la phase de modernisation des procédures postales et du fret express (déploiement de Delta X)... En parallèle, les services douaniers de l'interrégion ont poursuivi le déploiement des « Cargo Community System » CCS. Le CCS est un système d'information dédié à l'ensemble d'une communauté portuaire et aéroportuaire, offrant une gestion centralisée des procédures administratives et douanières (facilitations) et permettant à tous les acteurs de la communauté d'y puiser les informations nécessaires à

leur activité. Les mesures engagées ont été de deux ordres : d'abord, la poursuite du déploiement d'un CCS dans tous les ports et aéroports des Antilles et de la Guyane, à l'import comme à l'export. Ensuite, l'interconnexion des CCS (AP+) des ports de Martinique et de Guadeloupe, dans le cadre du Marché Unique Antillais. À terme, il est prévu une interconnexion des CCS des aéroports.


Enfin, les PAE de l'interrégion ont poursuivi l'accompagnement personnalisé des opérateurs dans le cadre du déploiement des procédures dématérialisées dans le domaine des contributions indirectes et des produits pétroliers (GAMMA et ISOPE), secteurs particulièrement sensibles dans les économies des DFA.

Quelles sont vos priorités en 2015 ?

Pour les PAE de l'interrégion, l'année 2015 sera marquée par deux orientations fortes : consolider le plan de modernisation et de dématérialisation des procédures engagé en 2015, et participer à la mise en œuvre de la réforme du régime de l'octroi de mer en liaison avec l'administration centrale, les préfetures et les conseils régionaux concernés... Bien entendu, notre engagement pour la dynamisation du commerce international et régional restera le fil conducteur de notre action tout au long de l'année, basée sur une écoute permanente de nos interlocuteurs, quelle que soit leur dimension, et un accompagnement des entreprises par la mise à disposition de nos connaissances statistiques sur les flux internationaux et de notre expertise réglementaire. ■

* Le statut d'OEA (Opérateur Économique Agréé), entré en vigueur au 1^{er} janvier 2008, présente l'intérêt d'être reconnu par l'ensemble des Etats membres de l'Union Européenne. Dans une logique partenariale et de labellisation qualité, ce statut est garant pour les administrations douanières européennes ainsi que pour l'ensemble des acteurs du commerce international, de la fiabilité de l'entreprise en matière de respect de la réglementation douanière et dans le domaine de la sécurité-sûreté.

*** Le statut d'EA (Exportateur Agréé) est une autorisation délivrée par la douane à un exportateur. Ce statut permet de faciliter les formalités d'exportation : grâce au statut d'EA, l'exportateur atteste lui-même de l'origine préférentielle des produits exportés sur sa facture ou tout autre document commercial identifiant clairement les marchandises. Cette auto-certification permet de réduire voire de supprimer les droits de douane exigibles dans le pays de destination.

An aerial photograph of a coastal city and port. The city is built on a hillside overlooking the sea. In the foreground, a large port area is visible with several large cargo ships docked at a pier. The water is a deep blue-green color. The sky is clear with some light clouds.

***L'exportation : un débouché majeur pour
la zone Antilles-Guyane, les attentes
des exportateurs à l'égard de la douane***

Des formalités douanières facilitées, source d'attractivité renforcée pour le Grand Port Maritime de la Martinique.



A close-up portrait of a woman with dark skin and hair pulled back, smiling gently. She is wearing a light-colored t-shirt. The background is a lush green banana plantation with large leaves and distant hills under a clear blue sky.

« La banane française
travaille tous les jours
pour nos emplois. »



Avec 10 000 emplois directs et indirects, dont 90% de salariés en CDI, la filière banane défend notre modèle social face à la concurrence internationale. Avec le Plan Banane Durable, nos 650 producteurs indépendants agissent chaque jour pour l'environnement et la biodiversité.

Ensemble, défendons notre agriculture !

LE BON GOÛT DE NOS RÉGIONS

www.bananegueloupemartinique.com

La banane antillaise, un atout pour le tissu socio-économique

Philippe Ruelle, Directeur Général de l'Union des Groupements des Producteurs de Bananes

La Banane de Guadeloupe & Martinique occupe une place majeure dans l'économie de nos îles et représente le premier employeur privé avec 10 000 emplois directs et indirects. 650 producteurs commercialisent, chaque année, 260 000 tonnes de bananes. Ces volumes importants ont justifié la création d'une ligne de fret dédiée qui assure 75% du fret maritime, entre les Antilles et la Métropole, et sécurise les approvisionnements de nos régions.



Contrainte par un climat tropical humide qui favorise le développement des maladies végétales et la prolifération des insectes ravageurs, la Banane de Guadeloupe & Martinique, a pourtant su rester **leader du marché français** et à la pointe de l'innovation.

La filière soutient les initiatives créatives de l'agro-transformation

au niveau local comme le montrent les exemples suivants. **Domaine des Antilles** créé par Jacques Lepoigneur propose différents produits à base de banane (ex : moelleux de banane et vinaigre de banane). **KADALYS**, marque de cosmétiques créée par Shirley Billot, révèle les compétences d'une jeune guadeloupéenne, Dora Destouches, docteur en biochimie, dont les recherches sur les vertus du bananier ont donné lieu au dépôt de deux nouveaux brevets qui devraient révolutionner le marché. L'entreprise **Fibandco** produit un revêtement décoratif, 100 % naturel, composé de fibres végétales de troncs de bananiers. La banane est donc aux côtés des entreprises locales.

Il faut aussi rappeler que, dans nos îles, 80% des emplois agricoles viennent de la banane et, à 90%, sont des CDI ! C'est dire le niveau d'importance de cette activité pour la vie rurale aux Antilles, et le rôle social qu'elle joue dans les communes. D'ailleurs, en collaboration avec le **FAFSEA**, la filière a financé plus de 500 000 heures de formation professionnelle à ses salariés, ces six dernières années. Ces formations sont essentielles pour favoriser les évolutions de carrière et développer les compétences (*qualité, sécurité, usage des plantes de services, protection des cultures, mais aussi, comptabilité, management, informatique, langues étrangères...*).

L'implantation récente d'une **cartonnerie à la Martinique** qui sera l'extension de la SGCO (Société guadeloupéenne de Cartons ondulés) est une illustration de la volonté de privilégier un développement local, et la coopération entre la Guadeloupe et la Martinique sur des projets d'envergure. En l'espèce, cette nouvelle unité industrielle permettra la création de 25 nouveaux emplois qualifiés en Martinique et de 10 emplois supplémentaires à Baillif en Guadeloupe. Au-delà de la banane, cette cartonnerie devrait satisfaire les besoins d'emballage de nombreuses autres entreprises locales.

La Banane de Guadeloupe & Martinique réaffirme son engagement pour une agriculture durable et responsable en lançant le **Plan Banane Durable 2**. La première phase de ce plan a considérablement accru les capacités d'innovation des producteurs par la création de l'institut technique tropical (IT2) et la collaboration avec le Cirad (*Centre international de recherche agronomique pour le développement*).

Le Plan Banane Durable 2 entend renforcer le rôle social de la filière en préservant les emplois. Il prévoit d'augmenter la production en Guadeloupe de plus de 30% avec l'aide des pouvoirs publics. Il permettra de poursuivre le travail déjà réalisé sur la **formation professionnelle**, l'installation des jeunes, les **aides spécifiques aux petites exploitations** et aux exploitations en situations difficiles. **L'amélioration des conditions de travail** est également un des points majeurs du dispositif.

Enfin le plan prévoit le **renforcement du processus d'innovation**, de la coopération et du transfert des connaissances. Ces ambitions, ces projets, ce dynamisme, ont assuré la pérennité de notre filière, une filière intégrée de l'amont à l'aval, certainement l'une des mieux organisées d'Europe. ■



De nouveaux outils pour sécuriser les échanges

Entretien avec **Hugues Chevalier**, Chef divisionnaire des Douanes de Pointe-à-Pitre

La Direction générale des douanes et droits indirects de Pointe-à-Pitre, pour contrôler les importations et les exportations, s'appuie sur le système Delta, lui-même renforcé par deux outils spécifiques : l'import control system (ICS) et l'export control system (ECS).

Vous êtes le chef divisionnaire de la DGDDI à Pointe-à-Pitre, quelles sont les missions exercées par les agents des différents services de cette division aux spécificités multiples ?



Cette division territoriale est composée de sept structures, dont deux dévolues aux missions fiscales et de soutien aux entreprises (bureaux de douane), et cinq à la mission de protection du territoire (brigades de surveillance).

En réalité, tous les services concourent à l'ensemble des objectifs de notre administration.

Par exemple, la connaissance des entreprises, acquise lors d'audits douaniers visant à l'octroi de procédures simplifiées, permet aux services d'accorder un niveau de confiance élevé à ces entreprises et de concentrer leurs efforts de contrôles sur les opérateurs jugés à plus haut risque.

La douane a pour mission de contrôler, fluidifier et sécuriser les échanges. Quels sont les moyens matériels et humains dont vous disposez pour la sécurisation des transactions ?

Toutes les opérations d'importation ou d'exportation font l'objet d'une déclaration en douane. Cette déclaration, informatisée depuis 1976, est aujourd'hui gérée par le système Delta.

Grâce à celui-ci, les opérateurs peuvent disposer immédiatement de leur marchandise dès réception de la déclaration électronique, sauf si celle-ci est sélectionnée en vue d'un contrôle documentaire ou physique.

Des agents effectuent une « veille » sur Delta et d'autres exercent des contrôles dans les bureaux de douane. Sur le port de Jarry, une brigade est





Hélicoptère AS-355.

- ▶▶ spécialement dédiée au contrôle des conteneurs, assistée au besoin par quatre équipes cynophiles anti-stupéfiants.

Depuis 2010, les flux entrant et sortant sur votre territoire bénéficient de la mise en place de deux outils spécifiques, l'ICS (import control system) et l'ECS (export control system). Pouvez-vous expliquer leur contenu et leur fonctionnement ?

En amont du système Delta, qui intervient au moment de la déclaration en douane, on

trouve désormais le système ICS, et son pendant à l'export, ECS.

Toute marchandise entrant sur le territoire douanier doit être précédée d'une déclaration électronique sommaire d'entrée, laquelle est analysée au moyen de critères dont la finalité est l'interception de celles jugées dangereuses pour la sûreté (risque terroriste) ou la sécurité (recherche de stupéfiants, armes, contrefaçons notamment).

Les échanges de données électroniques offrent-ils une garantie supplémentaire en matière de sécurisation ?

Indéniablement, la possibilité d'anticiper la connaissance des flux, et de les confronter aux analyses de risque établies par des spécialistes du renseignement douanier, permet d'affiner les ciblage et d'être en capacité d'intercepter les expéditions dangereuses, en adaptant les contrôles selon l'objet recherché. ■



Déchargement d'un cargo à Pointe-à-Pitre.



Saisie de stupéfiant en 2014 au large des côtes Antilles-Guyane.

Une diversité des recettes douanières, reflet du tissu économique

Entretien avec **Bruno Buttier**, Chef du pôle comptable de la direction régionale des douanes de Guadeloupe

Le pôle comptable de Guadeloupe est chargé du recouvrement des recettes douanières pour l'ensemble du territoire. Celles-ci comprennent les droits et taxes perçus à l'importation, l'octroi de mer interne et les contributions indirectes.

Vous êtes le chef du pôle comptable de Guadeloupe. Pouvez-vous décrire votre mission sur ce territoire douanier particulier ? Quel bilan tirez-vous de votre activité en 2014 ?



En tant que receveur régional, ma mission consiste à percevoir les recettes douanières pour toute la direction de Guadeloupe. Cela comprend, d'une part, un volet comptable, en lien avec la Direction régionale des finances publiques (DRFIP) et, d'autre part, le recouvrement normal, ou forcé, dès lors qu'un redevable est défaillant, ce qui nous conduit à mettre en œuvre

des mesures pour recouvrer les créances. En 2014, les recettes se sont élevées à 559 millions d'euros qui représente 41% des recettes fiscales perçues par la douane dans les départements d'Outre-Mer (Guadeloupe, Guyane, Martinique), en augmentation de 4% par rapport à l'année précédente. Dans un contexte économique difficile, notre travail est également de conseiller les entreprises en difficulté afin de les aider à régler leurs créances.

La diversité des recettes douanières (droits et taxes perçus à l'importation, octroi de mer interne, contributions indirectes, TGAP, etc.) traduit celle des entreprises présentes sur le territoire. Il peut s'agir d'importateurs automobiles, de sociétés travaillant dans les secteurs des carburants, des carrières, du BTP, mais aussi, avec une taxe comme l'octroi de mer, de petites et moyennes entreprises. Ces secteurs réagissent très différemment à la conjoncture économique, les PME étant les plus vulnérables.

L'octroi de mer est l'une des plus anciennes taxes et un particularisme des territoires ultramarins. Quelles marchandises concerne-t-il et que représente-t-il aujourd'hui dans les recettes fiscales ?

L'octroi de mer date en effet de l'ancien régime. Il est applicable à la plupart des marchandises importées dans les DOM ainsi qu'aux ventes de biens fabriqués

par des entreprises locales. Cette taxe spécifique a été remise en cause par la Cour de justice des Communautés Européennes, qui, dans les années 1990, a considéré qu'elle constituait une taxe aux échanges intra-communautaires, entrave au marché commun.

La France a donc dû modifier son système. Dorénavant, cette taxe est scindée en deux : un octroi de mer qui frappe les marchandises à l'entrée dans les DOM de toutes provenances ou de l'Union Européenne et l'octroi de mer interne qui taxe la production locale.

La taxe est affectée aux Communes ou au budget des Régions.

Les taux et les euros sont fixés par délibération du Conseil régional. Tous les produits ont vocation à être taxés, mais il existe des exonérations afin de favoriser la production locale – sans toutefois entraver les importations – et *in fine*, d'encourager le développement économique du territoire. Précisons enfin que seule la production des entreprises ayant un chiffre d'affaires qui atteint ou dépasse 300 000 euros est soumise à l'octroi de mer local.

Le montant total de l'octroi de mer s'est élevé à 262 millions d'euros en 2014, soit 46% de l'ensemble des recettes fiscales perçues par la douane. ■



Vue aérienne du Port de Fort-de-France.



L'action de la douane en Guadeloupe



La douane, acteur essentiel des politiques publiques

Entretien avec **Jacques Billant**, Préfet de la région Guadeloupe, de la Guadeloupe et représentant de l'État et des collectivités de Saint- Barthélemy et Saint-Martin

La douane participe pleinement à la mise en œuvre des politiques publiques interministérielles en Guadeloupe : qu'il s'agisse de la fiscalité, du commerce extérieur, de la protection du consommateur ou encore de la sécurité des personnes, des biens et du territoire, la coopération entre la douane et les autres services de l'État est essentielle.



Quels sont les points de convergence entre les missions de la Préfecture et celles de la direction régionale des douanes ? Parmi ceux-ci, lesquels vous semblent-ils prioritaires ?

Je garantis, sur les territoires que j'ai en responsabilité, le bon fonctionnement des services de l'État et la cohérence dans la mise en œuvre des politiques publiques souvent interministérielles.

Ainsi, je fais appel à la douane dans le cadre des missions qui sont les siennes, soit pour mutualiser l'expertise et les moyens avec d'autres services, soit pour éclairer ma décision dans les

domaines spécifiques à ses attributions, en matière de fiscalité notamment, ou encore pour garantir la prise en compte des dispositions de mes arrêtés.

Ainsi, dans le cadre de sa mission économique, la douane dispose de compétences en matière économique, notamment en sa qualité d'opérateur du commerce extérieur ?

Ses services participent aux travaux d'organismes tels l'observatoire des prix, des marges et des revenus de la Guadeloupe. Leur analyse fondée sur la connaissance fine des tendances du commerce extérieur de marchandises éclaire la prise de décision en ter-

mes d'orientation économique. Les statistiques trimestrielles qu'ils établissent sur la commercialisation et l'exportation du rhum traditionnel sont également utiles pour apprécier la conjoncture dans ce secteur de l'agroalimentaire très sensible, sur lequel une veille économique est requise.

Par ailleurs en matière sanitaire, phytosanitaire, et de protection des consommateurs, la douane est chargée de l'application de mes arrêtés ; par exemple celui qui concerne le contrôle sanitaire à l'importation aux frontières sur l'introduction des végétaux, notamment par les voyageurs.



►►► **La douane intervient également sur le champ de la fiscalité. Pouvez-vous nous préciser comment ?**

Dans ce cadre, son appui est précieux au contrôle de la légalité des actes de la Région Guadeloupe, compétente pour connaître la fiscalité locale en matière d'exonération de taxes sur les carburants au bénéfice des opérateurs concernés, ou sur les délibérations de la collectivité relatives aux exonérations de l'octroi de mer (taxe indirecte à la consommation collectée dans les départements d'Outre-Mer) en matière d'avitaillement des navires ou aéronefs, ainsi que sur les autres produits concernés.

En outre, je demande aux services de la douane de veiller, pour ce qui les concerne, à la bonne exécution de mon arrêté mensuel fixant les prix des produits pétroliers et du gaz domestique administrés dans les départements d'Outre-Mer et sur lequel figure la déclinaison des taxes pesant sur les produits dont il s'agit : taxe spéciale de consommation sur les produits pétroliers, octroi de mer, et octroi de mer régional notamment.

La douane participe également à la mission de protection des personnes, des biens et du territoire ?

La coopération entre la douane et les autres services de l'État est très resserrée sur ce champ. Elle est essentielle à la sécurité de nos concitoyens, la douane contribue avec ses forces, ses pouvoirs et ses attributions classiques de surveillance des frontières, de contrôle des flux de marchandises importées ou exportées, celles de garde-côtes, celles de renseignements douaniers, à protéger le territoire, les citoyens et les entreprises de façon complémentaire aux autres forces de sécurité de l'État.

La douane appréhende cette notion de sécurité dans sa globalité et elle est associée aux réunions hebdomadaires d'ordre public et mensuelles d'état-major



Bateau et port de pêche.

de sécurité. En 2013 et en 2014, la Guadeloupe a été confrontée à des phénomènes de violences graves. Pour traiter ces phénomènes et endiguer cette progression chiffrée de la délinquance, les douaniers agissent sur plusieurs fronts : en premier lieu, la douane participe à la protection de ce territoire archipélagique qui compte 440 kilomètres de côtes. Le volume des échanges de marchandises rend les frontières plus perméables. Il faut rappeler que dans le prolongement des menaces terroristes de 2001, les États ont mis en place un programme destiné à contrer la vulnérabilité des transports et de la chaîne logistique. Ce programme « Import Control System » (ICS) est mis en œuvre en Guadeloupe sur le Grand port maritime et l'aéroport international. Les douaniers contrôlent les envois en fonction de ciblage préalable, sur la base d'analyse des informations traitées en amont. Cette protection du territoire est également effective grâce aux renseignements et aux moyens aéromaritimes dont dispose la douane.

En second lieu, la douane protège le citoyen en diligentant des contrôles sur les normes de sécurité des marchandises, sur les médicaments et bien sûr sur les contrefaçons. En Guadeloupe, en 2014, la douane a saisi près de 200.000 articles de contrefaçon. Le contrôle du e-commerce, notamment au centre de messagerie du Raizet, permet de démon-

trer toute la sensibilité de ce vecteur en pleine expansion que sont les envois postaux et les envois de fret express. La douane a par ailleurs saisi 56 kg de cocaïne et près d'1,5 tonne de tabac de contrebande. La douane participe enfin à la campagne « déposez les armes » mise en place en Guadeloupe depuis mars 2013, aux fins de diminuer le nombre d'armes en circulation.

Enfin, la douane protège les intérêts des filières économiques confrontées aux pratiques déloyales ; par ses conseils mais également ses actions sur le contrôle des droits anti-dumping, elle veille à protéger des secteurs économiques communautaires et agit contre les organisations criminelles.

Quel est le rôle de la Préfecture dans l'application des règles et de la fiscalité douanières ?

Il s'organise dans le cadre des missions qui sont celles du préfet, notamment de pilotage des services de l'État et la mise en œuvre par la préfecture :

- le contrôle de la correcte application de la loi par les services ou collectivités dont le contrôle de la légalité déjà mentionné ;
- la coordination des services de l'État, dans la mise en œuvre des politiques publiques. Nous venons d'évoquer la lutte contre la délinquance violente, mais je peux également l'illustrer dans le cas récent d'une crise relative à la pollution au chlordécone de ►►►



►► certains espaces maritimes qui m'ont conduit à déterminer des zones d'interdiction totales ou partielles de la pêche. La surveillance des délimitations de zones de pêche par les moyens aéromaritimes douaniers, l'analyse des espèces par le laboratoire commun à la douane et à la DGCCRF⁽¹⁾ de Jarry, le contrôle des espèces pêchées, mobilisent les services de la douane. S'agissant de ce secteur, la délivrance des autorisations ou dérogations relatives aux dépôts spéciaux d'avitaillement ou DSA (produits pétroliers détaxés destinés aux bateaux de pêche) sont aussi du ressort de la douane.

Pouvons-nous préciser quelles sont les modalités de la coopération entre les services de la Préfecture et ceux de la douane ?
Pour synthétiser, elles s'ordonnent autour :

- de réunions régulières ou ponctuelles ;
- de la communication d'avis ou de statistiques ;
- d'appui en moyens humains et de logistique lors de la mise en place d'un dispositif de contrôle ;
- de coopération sur les risques naturels ou technologiques attachés à la Guadeloupe (plan séisme, risques Seveso II, risques de submersion ou volcanique, etc.), la participation aux réunions de sécurité pilotées par la Préfecture (État-Major de Sécurité, réunion ZSP, CCOFSI, etc.)

- de portage en matière de crédits, tels sur le BOP 309 « crédits immobiliers », en liaison avec la DRFIP⁽²⁾ et France Domaines.

L'intégration toute récente de la douane au Comité d'Administration Régionale (CAR) complète cette coopération.

Quels sont les actes les plus courants dans la relation avec la Préfecture ?

Le visa apposé par les services chargés du contrôle de la légalité de la Préfecture, sur les décisions du Conseil régional de la Guadeloupe, justifie de leur caractère exécutoire.

La transmission des informations réalisées par le directeur des douanes sur son activité au fil de l'eau est régulière. Il faut souligner que l'information douanière complète utilement celle des autres services de l'État (Police, Gendarmerie, autres services régaliens) et se situe dans des champs et périmètres parfois méconnus : des saisies douanières au plan local, des tendances de fraudes nouvelles, des enquêtes en cours, des signalements économiques, des observations sur l'évolution de la chaîne logistique, ou simplement des problèmes réglementaires qui peuvent influencer tel ou tel secteur économique.

La participation hebdomadaire aux travaux des réunions d'ordre public en assure la bonne mise en œuvre opérationnelle.

Vous pouvez être conduit à prendre des arrêtés spécifiques pour réglementer certaines importations ou exportations : pouvez-vous nous en donner quelques exemples ?

Le renforcement des contrôles phytosanitaires pour protéger l'environnement est à garantir.

Dans le contexte de l'archipel guadeloupéen, il convient de mentionner ici le rôle non négligeable de la Préfecture en matière de pêche (arrêté préfectoral n° 2002-1249 du 19/08/2002) qui concerne les lambis, tortues marines et autres espèces telles que les langoustes, oursins blancs, coraux, gorgones, éponges et végétaux marins.

Le directeur régional des douanes, à l'instar d'autres administrations locales, est chargé de l'exécution de cet arrêté. Ses services apportent leur concours dans plusieurs directions : la surveillance des contrebandes d'espèces de la pêche venant de l'étranger et débarquées clandestinement sur nos côtes, le contrôle des engins de pêche (filets, nasses...), des espèces pêchées, colportées ou mises en vente ou de celles plus particulièrement protégées au sens environnemental.

Plus généralement, l'éclairage apporté par la douane de par son positionnement en frontière (importations telles que les produits phytopharmaceutiques, exportations telles que les déchets ou encore le rhum) me permet de compléter le pilotage des services de l'État et l'information tendancielle de l'économie de l'archipel.

La douane est un service de l'État qui participe donc pleinement, et avec grande efficacité, à la mise en œuvre des politiques publiques interministérielles en Guadeloupe. ■



(1) DGCCRF : Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes

(2) DRFIP : Direction Régionale des Finances Publiques

La douane, un rouage économique majeur

Entretien avec **Yann Tanguy**, Directeur régional des douanes et droits indirects de la Guadeloupe

La douane joue un rôle essentiel dans l'économie insulaire : soutien de l'activité des entreprises, collecte de recettes importantes, lutte contre la fraude... Dans un environnement en constante mutation, la douane doit sans cesse simplifier, innover, anticiper : des axes forts pour Yann Tanguy, engagé et soucieux d'accomplir au mieux sa mission.



L'économie évolue, elle s'ouvre et les échanges s'élargissent. Quel est votre rôle pour accompagner cette ouverture et fluidifier les mouvements de marchandises, véritables sources de richesse pour le territoire ? Nos échanges économiques sont caractérisés historiquement par des flux captifs, hérités du système de l'Exclusif : 90 % environ des marchandises sont importées en Guadeloupe (dont 66,8 % provenant des pays de l'U.E et seulement 5,8 % des pays de la Caraïbe). En 2014, notre taux de couverture import/export s'est élevé à près de 9 %, restant à un niveau structurellement modeste.

Plusieurs interrogations surgissent : pourquoi ne commerce-t-on pas plus avec nos voisins ? Quel impact sur nos approvisionnements aura l'ouverture de la troisième voie du Canal de Panama ? Quels pouvoirs d'attractivité auront les travaux majeurs et stratégiques menés actuellement par le Grand Port maritime de Guadeloupe ? Cette globalisation des échanges amènera-t-elle de la richesse, produira-t-elle une augmentation des échanges douaniers avec les pays tiers ? La douane s'efforce d'accompagner les efforts des entreprises et des plateformes logistiques vers plus de compétitivité.

Sur ces questions, notre rôle consiste, d'une part, à adapter nos procédures et nos offres de service





Port de Jarry - Contrôle d'un porte-container.

►►► au tissu économique fragile de l'archipel et, d'autre part, à accompagner les entreprises dans leurs démarches de certification. Ainsi, nous faisons appel à plusieurs leviers : le statut d'exportateur agréé (EA) qui simplifie les démarches à l'exportation, celui d'Opérateur Économique Agréé (OEA) qui offre à l'import comme à l'export, des avantages importants, enfin des outils d'expertise qui sécurisent les opérations à l'international.

Pour réussir, il faut faire du « sur mesure » et respecter quelques principes fondamentaux :

- connaître le tissu économique ;
- faire connaître et reconnaître localement le rôle de la douane en matière d'action économique et développer de nouvelles formes de dialogue avec les opérateurs.
- accompagner le développement des échanges et promouvoir le commerce intra-Caraïbes ;
- identifier les attentes des entreprises, leur apporter des réponses douanières adaptées et pour-

suivre la simplification de nos procédures en jouant sur deux fronts :

- une dématérialisation des procédures, corollaire indispensable de la fluidité des échanges,
- un contrôle efficace et ciblé.

Votre rôle est également de percevoir les taxes et de faire appliquer la fiscalité douanière. Quelle est l'importance et l'enjeu économique représentés par ces prélèvements ?

Au plan national, la douane perçoit 17 % des recettes de l'État. En Guadeloupe, la douane a perçu en 2014 plus de 564 millions d'euros, dont 71% vont aux collectivités territoriales (communes, département et région) : il s'agit de l'octroi de mer pour près de 256 millions d'euros, 106 millions pour la taxe sur les carburants et plus de 23 millions pour le droit de consommation sur les tabacs ; s'y ajoutent, plus de 16 millions de droits de port versés au Grand Port Maritime de Guadeloupe. Ces chiffres incluent le redressement de près de 4 millions d'euros récupérés après contrôles.

La taxe sur les carburants alimente le fonds d'investissement routier géré par les collectivités et la taxe sur les tabacs est affectée au budget du Conseil général.

Rappelons que l'octroi de mer a une double finalité : assurer aux collectivités territoriales une fiscalité locale et encourager l'activité industrielle locale.

En 2014, deux événements ont cadencé cette mission fiscale : le renouvellement par la loi du dispositif d'octroi de mer (promulgué le 1^{er} juillet) et la mise en œuvre au profit de la collectivité de Saint-Martin d'une convention de gestion qui lui apportera un savoir-faire douanier dans la détermination de l'assiette et le contrôle de certaines taxes.

Enfin, j'insisterai sur deux enjeux : tout d'abord, nous devons mieux sécuriser nos perceptions grâce au télépaiement et au télépaiement. Ensuite, il nous faut mieux éclairer les Conseils régionaux sur la dépense fiscale générée en se dotant d'un outil de reporting et d'évaluation des politiques économiques menées.



►► ***Vous luttez également contre la contrebande ; quelles sont vos armes face à ce problème ? Jugez-vous l'action de vos services suffisante pour l'enrayer et décourager les fraudeurs ?***

Notre caractère archipélagique conditionne notre déploiement anti-fraude. Nos armes sont classiques et ne cessent d'évoluer : notre savoir-faire, les ressources humaines et la connaissance qu'ont nos agents de l'archipel sont essentielles ; viennent ensuite nos méthodes de travail et nos actions : l'analyse des flux, l'orientation des contrôles, les techniques de ciblage et les enquêtes. En 2015, nos résultats continuent de progresser dans tous les domaines de la lutte contre la fraude.

En matière de trafics de stupéfiants, la Guadeloupe, située entre pays producteurs et pays consommateurs de drogue constitue une terre de rebond vers le continent européen pour les organisations criminelles.

L'archipel offre des solutions de stockage et de transport pour cacher ces stupéfiants dans des cargaisons de fret légal (rip-off). Le perfectionnement de nos orientations dans les contrôles, la coopération avec nos voisins étrangers, la formation, l'appropriation de nouveaux outils d'analyse pour lutter contre ces trafics, sont ma priorité.

J'y ajouterai deux éléments essentiels au succès : notre capacité à capter du renseignement et bien sûr la nécessité d'occuper le terrain.

L'action de la douane est en effet reconnue en matière de renseignement maritime. Il faut oser, coopérer, expérimenter partout où cela est possible. La globalisation des problèmes de sécurité, la promotion de notre stratégie dite du « bouclier » (interception des marchandises de fraudes avant qu'elles ne pénètrent sur le territoire) rendent le partenariat interministériel indispensable.

La douane a une action globale de sécurité : le volume des échanges

commerciaux a modifié la nature de nos contrôles et la menace terroriste a engendré la création d'« Import Control System » ; ce dispositif sécurise les flux en ciblant les contrôles sur la base des déclarations anticipées de marchandises.

Nous contribuons aussi à la sécurité en contrôlant les marchandises qui ne respecteraient pas les normes de sécurité, en démantelant des organisations qui financent leurs activités criminelles par la contrefaçon, en surveillant les transferts de capitaux, en protégeant les entreprises confrontées à des pratiques commerciales déloyales, en veillant aux fraudes générées par le e-commerce enfin en nous assurant de la sûreté des approvisionnements sur notre territoire. Les récents et tragiques attentats de janvier 2015 viennent nous rappeler la nécessaire

mobilisation de l'ensemble des services de l'Etat. La douane y a sa place.

Globalement, la mise en œuvre de vos missions tend-elle vers une simplification ?

La priorité gouvernementale est l'emploi et chaque administration est tournée vers cet objectif. Face au déséquilibre de notre balance commerciale, nous sommes mobilisés pour promouvoir la compétitivité des entreprises par un accompagnement personnalisé et par la simplification de nos actions. Cette évolution participe de la démarche interministérielle de simplification des formalités.

Après avoir mis à disposition des opérateurs le portail Prodou@ne , avoir enrichi l'offre de e-services à travers le programme Delta, nous encourageons la mise en place de la procédure « Delt@X » ►►



►► qui permet le dédouanement rapide et sécurisé des envois de fret express et postal, intègre les taxations et dégage des ressources humaines pour effectuer plus de contrôles. Le Guichet Unique National, qui permet à partir du site internet de la douane d'accéder aux informations, formulaires et téléservices des administrations partenaires constitue un portail unique et un outil efficace de facilitation des formalités. C'est un des projets prioritaires du Pacte national pour la croissance, qui vise à simplifier et dématérialiser les formalités liées au dédouanement. Pour les entreprises, il réduit les délais, le coût et sécurise la chaîne logistique.

La simplification des procédures est une priorité. J'ai l'espoir de convaincre les opérateurs et de modifier certaines de nos habitudes ; la simplification ne se fait

jamais sans bouleversement et adaptation des méthodes de travail. L'importance des chaînes logistiques, celle des arrière-ports sont des terrains sur lesquels la douane doit prendre toute sa place.

Quelles sont les perspectives pour la douane, en Guadeloupe, dans les années à venir?

La douane est engagée dans un vaste projet stratégique à horizon 2018-2020 (PSD 2018) qui va faire évoluer, en métropole, notre organisation, nos méthodes de travail et nos missions.

Ce projet constitue une adaptation de notre administration aux grandes évolutions qui se profilent en Europe, nous devons observer finement les évolutions en Guadeloupe : une fraude élaborée, des organisations criminelles réactives ; des échanges marqués par l'explosion du e-commerce et

du fret postal ; les voies maritimes nouvelles, les chaînes logistiques intégrées et l'ambition de nos ports et aéroports ; l'évolution nécessaire du Marché Unique Antillais qui devra se doter d'un Tarif Extérieur Commun ; une fiscalité locale en mutation notamment la loi sur l'octroi de mer de 2014 et les évolutions de certains territoires ; enfin, l'espérance de voir notre économie se fortifier et «oser la Caraïbe».

Par ailleurs, l'arrivée d'outils d'analyse et d'aide aux contrôles renforcera notre efficacité globale. De même, l'occupation du terrain, la complémentarité interministérielle intelligente, la dotation en moyens modernes, la concentration des moyens humains sur des points géographiques stratégiques permettent de développer nos capacités d'action.

Enfin, un renseignement douanier de proximité, exploitant les sources humaines mais aussi des renseignements techniques adaptés au territoire, aideront à lutter contre la fraude hauturière ou le trafic de pénétration de nos côtes.

J'ai confiance dans notre esprit de douanier pour anticiper ces évolutions, en faire des atouts et porter haut la fierté d'exercer notre métier. ■



Notre action en 2014, relayée par le quotidien de la Guadeloupe, "France Antilles".

Saint-Barthélemy : un régime douanier dérogatoire

Entretien avec **Bruno Magras**, président du Conseil territorial de la collectivité de Saint-Barthélemy

Pour des raisons à la fois historiques et géographiques, l'île de Saint-Barthélemy possède depuis le XVIII^e siècle un régime douanier dérogatoire au droit commun. Son nouveau statut européen, depuis le 1^{er} janvier 2012, lui confère une compétence douanière propre.



Depuis le 1^{er} janvier 2012, le nouveau statut européen de Saint-Barthélemy lui confère compétence douanière. Quelle était la réglementation auparavant ? Quels sont les principaux changements dus à cette modification ?

Notre régime douanier est depuis longtemps dérogatoire du droit commun.

La situation géographique et l'histoire de Saint-Barthélemy en sont à l'origine. L'île fut cédée le 1^{er} juin 1784 au roi de Suède et le port de l'île fut érigé en port franc. L'île connut à cette époque une certaine prospérité et c'est de cette période que remonte son statut d'exonération douanière.

L'île fut ensuite rétrocédée à la France par le traité du 10 août

1877, puis rattachée à la Guadeloupe en 1878. L'administration française fut absente de l'île de 1880 jusqu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

Ainsi, des règles locales se développèrent. La départementalisation de 1946 n'a guère modifié la situation, restée floue pendant plusieurs années.

Un droit de quai *ad valorem* a été institué en substitution à l'ensemble des taxes douanières sur toutes les marchandises importées (par voie aérienne ou maritime) sur le territoire de Saint-Barthélemy par la loi n° 74-114 du 27 décembre 1974 portant loi de finances rectificative pour 1974. Cette taxe est perçue et contrôlée par les agents de la



- ▶▶ Collectivité. Ce droit est aujourd'hui codifié à l'article 13 du Code des contributions.

L'extraterritorialité des îles du Nord a par la suite été reconnue par le Code des douanes communautaire adopté par le règlement CEE du 12 octobre 1992 au titre des pratiques coutumières d'une portée géographique et économique limitée.

Au 1^{er} janvier 2012, l'île est devenue un pays et territoire d'outre-mer (PTOM) et se trouve ainsi en dehors du territoire douanier de l'Union européenne.

Saint-Barthélemy s'est mise à l'abri d'une requalification du droit de quai en droit de douane et est devenue depuis compétente en matière de fiscalité douanière.

Ce changement de statut n'a pas modifié la pratique. Saint-Barthélemy continue à appliquer le droit de quai.

«Saint Barthélemy, paradis fiscal, exonération fiscale quasi totale...». Qu'en est-il réellement, notamment en matière de fiscalité douanière ?

Je me permets de rectifier ce point. Saint-Barthélemy n'est pas un paradis fiscal, mais une zone à basse pression fiscale.

La compétence fiscale dévolue à l'île depuis 2007 lui a permis de développer un système sur mesure adapté à l'économie de l'île et grâce auquel elle est en mesure d'assurer un niveau de recettes de fonctionnement élevé qui vient alimenter un programme d'investissement soutenu, sans avoir recours à l'emprunt.

En matière de fiscalité douanière, Saint-Barthélemy continue à taxer les importations du droit de quai au taux de 5 % sur la valeur en douane des marchandises avec deux aménagements : 8 % sur les véhicules à moteur de poids autorisé en charge (PTAC) de moins

de 14 tonnes et 30 % sur les véhicules à moteur de PTAC de plus de 14 tonnes.

Un régime spécifique existe pour certaines importations temporaires qui permet au président du Conseil territorial de les faire bénéficier d'une exonération de droit de quai. À la condition que ces importations restent moins de trois mois sur l'île et qu'elles n'aient pas fait l'objet d'une cession. Il est à noter que Saint-Barthélemy est désormais dotée de ses propres « cachets », reconnus au niveau national et européen.

Cette basse pression fiscale par rapport à d'autres régions du monde n'est pas pour autant synonyme de paradis ou d'évasion fiscale. Le droit bancaire et financier est celui de Métropole. Nos agences bancaires ne sont que des agences locales des grandes banques françaises. Ce n'est pas une place « off shore ».







►► ***Quelle est l'importance des mouvements de voyageurs et celle des marchandises ? Luttezz-vous contre la fraude, la contrefaçon et le blanchiment d'argent ?***

Le nombre de passagers commerciaux enregistrés à l'aéroport de l'île est passé de 162 640 en 2013 à 168 530 en 2014, soit une progression de 3,6% sur un an.

En 2014, le port de Saint-Barthélemy affiche les mouvements de passagers suivants : au niveau des ferries, les arrivées et les départs se sont élevés à 166 957. En ce qui concerne les

paquebots, 127 607 personnes y ont transité sur l'année 2014. Ces chiffres sont comparables à ceux de 2013.

En matière de contrôles, la Collectivité a signé une convention avec la direction générale des douanes.

Ses agents peuvent intervenir à notre demande s'il s'agit du droit de quai, mais ont toute liberté d'intervention s'agissant des prohibitions ou de la lutte contre la fraude. La contrefaçon et le blanchiment d'argent restant de la compétence de l'Etat.

Quelles sont vos relations et vos échanges commerciaux avec la Guadeloupe dont votre collectivité faisait partie jusqu'en 2007 ?

Notre passage en Collectivité d'outre-mer en 2007 n'est pas venu modifier nos relations commerciales avec la Guadeloupe.

Depuis que nous sommes PTOM, nos échanges commerciaux sont considérés de la même façon que ceux entre un pays tiers et l'Europe, mais ce changement de statut n'a pas eu, lui non plus, d'incidence sur la nature et le volume de nos échanges commerciaux. ■

Accompagner la collectivité locale de Saint-Barthélemy

Entretien avec **Frédéric Jacob**, douanier détaché auprès de la collectivité de Saint-Barthélemy

Saint-Barthélemy, collectivité d'Outre-mer depuis 2007, doit désormais composer sans la Guadeloupe. Un nouveau défi pour les douanes de l'archipel, considéré comme une entité autonome.

Les spécificités de Saint-Barthélemy rendent-elles particulièrement complexe le travail de la douane ?



©Frédéric Jacob

Plus complexe non, plus intéressant oui. Il ne s'agit pas tant de réguler les échanges de marchandises, que de s'adapter de façon contemporaine aux exigences nouvelles qu'im-

posent le passage au statut de pays et territoire d'outre-mer (PTOM).

En quoi le changement de statut de 2007 et l'autonomie acquise par rapport à la Guadeloupe a-t-il pu modifier vos activités ?

Lorsqu'en 2007 Saint-Martin et Saint-Barthélemy ont accédé au statut de collectivité d'outre-mer, elles ont acquis l'autonomie en termes de fiscalité et ont ainsi pu créer et appliquer leur propre code fiscal. Ce qui fut donc sans conséquence directe pour l'action du service.

Je dirai même au contraire, car une convention fut signée en septembre 2011 entre la direction régionale de Guadeloupe et Saint-Barthélemy par laquelle le président de la Collectivité, comme la loi l'y autorise, pouvait faire appel au service, afin que des investigations douanières soient effectuées sur place pour rechercher d'éventuelles fraudes au paiement du « droit de quai ».

Qu'est-ce que le « droit de quai » ?

Cette taxe, propre à Saint-Barthélemy, a été créée par arrêté municipal du 24 mai 1879 et approuvée par le gouverneur de Guadeloupe. Il a été confirmé par l'article 10 de la loi rectificative pour 1974, lui-même complété par l'article 45 de la loi de finances rectificatives pour 1996. Il existe trois taux de droit de quai : 5 % pour toutes les marchandises, sauf pour certains véhicules terrestres qui sont taxés à 8 % ou 30 %. Il est perçu sur différents sites : la régie principale, sur le port et deux sous-régies, à l'aéroport et à la poste de Gustavia. Il est également perçu, pour les envois postaux, aux bureaux de poste de Saint-Jean et Lorient, ainsi que par les sous-traitants de FEDEX,



Hôtel de la collectivité de Saint-Barthélemy.



©Frédéric Jacob



collaboration étroite avec les autres services douaniers comme l'antenne de la direction des opérations douanières (DOD), la Brigade des garde-côtes (BGC) et bien sûr la Brigade de surveillance extérieure (BSE) de Saint-Martin.

Quelles ont été vos principales actions ?

D'abord, mieux faire connaître le service douanier et du « droit de quai » au sein même de la douane et des services portuaires.

Du point de vue de la protection des concitoyens et des consommateurs, si le statut de PTOM affranchit la collectivité de la plupart des normes métropolitaines, toute alerte sanitaire nationale ou européenne est transmise directement à la Collectivité par la direction régionale des douanes de Guadeloupe dans le cadre des veilles sanitaires que notre administration assure au moment des opérations d'importation.

Du point de vue fiscal au titre du droit de quai, la croissance annuelle des recettes, tous postes confondus se confirme avec 12,1 millions d'euros de perception en 2014, contre 12 millions en 2013, 11,2 millions en 2012 et 10,2 millions en 2011. ■

►► UPS, DHL et Chronopost qui en encaissent le montant au moment de la livraison.

Quels sont les changements dans vos activités induits par la réforme du 1er janvier 2012 ?

Le premier changement fut d'être en position de détachement auprès du tout nouveau PTOM. J'y ai travaillé, mais aussi résidé à plein temps. J'ai pu m'imprégner de la réalité du tissu économique local, des mentalités et des traditions, qui sont aux antipodes des clichés connus. Ayant quitté temporairement la fonction de chef de service douanier de la surveillance (CSDS) pour une fonction Douane au sens plus général du

terme, il a fallu s'adapter et être polyvalent : répondre aux attentes juridiques de la Collectivité en proposant des éléments de réponse, voire des propositions de modifications du Code des contributions, recevoir les doléances beaucoup plus concrètes des commerçants et importateurs, effectuer des actions de formation professionnelle pour les agents affectés au service du « droit de quai », penser systématiquement et simultanément maritime-aérien et postal pour nombre de sujets, etc.

Mais aussi, parallèlement, continuer d'assurer les volets LCF et Renseignement au travers d'une



Saint-Martin en France et en Europe

Par **Aline Hanson**, Présidente du Conseil territorial de Saint-Martin

La Collectivité de Saint-Martin souhaite créer les conditions favorables à son développement en mettant en avant l'attractivité fiscale de son territoire.

MESURES FISCALES RÉCENTES EN FAVEUR DES ENTREPRISES



Il s'agit, dans un premier temps, de concevoir des dispositifs très favorables aux holdings, aux sociétés de capital-investissement et aux structures spécialisées dans la gestion de droits incorporels, comme des brevets ou des marques.

L'objectif poursuivi est de les inciter à s'implanter à Saint-Martin, en France, et donc en Europe, avec l'ensemble

des garanties que cela comporte en termes de transparence et de sécurité juridique et financière.

En choisissant Saint-Martin, elles bénéficieront non seulement de ces garanties mais aussi d'un régime fiscal particulièrement favorable, comparable par exemple à ce qu'on trouve dans les pays développés les plus attractifs.

Très concrètement, si ces mesures produisent les effets attendus, Saint-Martin pourrait devenir une « mini-place financière » offrant aux investisseurs une implantation en France, au sein de l'Europe, mais géographiquement située aux portes des États américains (USA, Canada, Brésil...).

Les mesures fiscales proposées vont très loin dans l'amélioration de l'attractivité de notre système, et sont nécessaires à la venue d'investisseurs.

Un guide de l'investisseur, intitulé « Doing business in Saint-Martin », présentant en français et en anglais les nombreux atouts du territoire et le système fiscal saint-martinois, sera prochainement disponible.

Une large diffusion de ce guide sera réalisée, en recourant si nécessaire, à des banques d'affaires ou à des cabinets d'avocats fiscalistes.

• Impôt sur les sociétés

- 1) Baisse du taux normal et élargissement du champ du taux réduit PME

Mesures votées :

- Taux normal : 20 %
- Taux réduit PME simplifié : taux de 10 % inchangé mais plafond porté de 38 120 euros à de 40 000 euros.

Entreprises concernées et entrée en vigueur :

- exercices ouverts à compter du 01/09/2014 ;
- entreprises nouvelles et entreprises existantes.

- 2) Suppression du dispositif « anti-capitalisation »

Mesure votée :

- suppression de ce dispositif complexe ;
- instauration d'un simple garde-fou visant à éviter que les intérêts versés aux associés hors de Saint-Martin soient calculés à ▶▶▶

Baie de Marigot - Projet.





Baie de Marigot aujourd'hui.

►►► un taux supérieur à celui du marché.

Entrée en vigueur :

- Exercices ouverts à compter du 01/09/2014.

3) Holdings : amélioration du régime des sociétés mères et filiales

Mesures votées :

- Quasi-exonération des dividendes si...
 - détention des titres depuis un an au moins (ou engagement en ce sens) ;
 - détention représentant au moins 5% du capital de la filiale ou représentant un prix de revient égal à 1 million d'euros au moins.
- ... sous réserve d'une quote-part de frais et charges. Imposition sur une assiette égale à 5% du montant du produit total de la participation, hors crédit d'impôt étranger... => soit une imposition égale à 1% du montant des dividendes perçus.

4) Holdings : taxation au taux réduit de 10 % de certains produits financiers

Mesures votées :

- taxation au taux réduit de 10% des produits en cause ;
- possibilité d'imputation (plafonnée) de l'éventuelle RAS prélevée par le territoire de source (imposition minimale de

3% ; report de l'excédent sur les exercices suivants).

5) Holdings : taxation des autres produits financiers

Mesures votées :

- maintien de la taxation au taux normal ramené à 20% ;
- possibilité d'imputation (plafonnée) de l'éventuelle RAS prélevée par le territoire de source (imposition minimale de 6% ; report de l'excédent sur les exercices suivants).

6) Filiales possédant des droits incorporels

Mesures votées :

- taxation au taux de 10 % du résultat net de la concession, de la sous-concession, de la cession de : Brevets ; Inventions brevetables ; Procédés de fabrication industriels ; Marques de fabrication, de commerce ou de services ; Dessins et modèles ; Droits d'auteur sur œuvre littéraire, artistique ou scientifique (y compris films) ; Droits de reproduction d'objets au moyen de la technologie d'impression en 3D ;
- suppression de la condition de détention de deux ans ;
- possibilité d'imputation (plafonnée) de l'éventuelle RAS prélevée par le territoire de source (imposition minimale de 3% ; report de l'excédent sur les exercices suivants) ;

- droits d'enregistrement : généralisation d'un droit fixe de 125 € en cas d'acquisition de ces éléments.

7) Rapatriement en franchise d'impôt des bénéficiaires réalisés à Saint-Martin

Mesure votée : généralisation de l'absence de retenue à la source

- à l'ensemble des dividendes, y compris ceux versés à des personnes physiques domiciliées à l'étranger ;
- aux bénéficiaires des établissements stables.

8) Aides à l'investissement

Amélioration du régime de défiscalisation locale qui garantit une exonération totale d'IS tant que les résultats fiscaux cumulés n'excèdent pas le montant des investissements productifs réalisés.

- Extension à la restauration (si titre de maître-restaurateur), aux guest-houses (si classement), aux centres d'appels, aux conventions de terminal portuaire ;
- extension aux schémas « location » avec condition de rétrocession d'au moins 50% de l'avantage fiscal à l'exploitant. Corrélativement, exonération de droit de bail pendant cinq ans ;
- refonte de la procédure d'accord préalable ;
- prorogation jusqu'en 2020 ;
- droits d'enregistrement réduit en cas d'acquisition de terrains dans le cadre d'une opération éligible à la défiscalisation locale (2% au lieu de 8%) ;
- taxe foncière : exonération pendant 5 ans des locaux à usage professionnel (si permis de construire délivré après le 1^{er} juillet 2014).

9) Création d'un régime dérogatoire en faveur des impatriés

Personnes concernées :

- salariés venant de l'étranger pour s'installer à Saint-Martin afin d'y exercer une activité professionnelle Portée du régime (Impôt sur le revenu) : ►►►



Baie de Marigot aujourd'hui.

- ▶▶▶ • exonération pendant 5 ans de la prime d'impatriation, évaluée dans certains cas à 30 % de la rémunération ;
- exonération de la fraction de la rémunération se rapportant à l'exercice d'une activité hors de Saint-Martin ;
- plafond : 50 % de la rémunération.

REDYNAMISATION DE MARIGOT

Il s'agit donc de recréer une dynamique urbaine attractive et lisible, mais aussi d'assurer une liaison de l'espace maritime environnant avec l'espace urbain existant à travers des actions permettant à la fois de :

- favoriser l'implantation des commerces et des activités et donc l'emploi ;
- créer un espace urbain lisible et accueillant ;
- limiter l'utilisation de la voiture ;
- associer les habitants et commerçants aux démarches par des campagnes d'information et de sensibilisation ;
- assurer une offre de loisirs, d'événements culturels ;
- privilégier les circuits de découvertes culturelles et de « flâneries » ;
- poursuite de la végétalisation des rues ;
- insertion et développement économique / marketing territorial.

- 1) Création d'espace d'accueil d'activités de restauration dans des logiques de référencement d'espace, répondant ainsi à un besoin touristique par une prestation de service ;
- 2) Traitement de la signalétique et création d'espaces d'information sur les activités de l'île ;

3) Création d'espaces dédiés à la culture et à l'histoire de l'île, afin d'orienter l'animation urbaine autour des éléments de patrimoine et d'histoire, et donc définir un axe culturel fort à Marigot ;

4) Donner de la profondeur aux commerces du centre-ville, en orientant l'activité commerciale en différenciation et complémentarité de la partie hollandaise (produits du terroir de la France en gastronomie, de luxe, etc.) et donc définir un axe patrimonial fort sur Marigot.

• Insertion sociale et développement économique local :

- 1) Traitement des espaces publics ;
- 2) Mise en œuvre d'actions de traitement et ravalement des façades des rues principales ou équipements emblématiques sous forme chantier d'insertion, afin d'impliquer les jeunes dans l'embellissement de leur territoire, et créer des synergies avec les propriétaires privés ;
- 3) Mise en œuvre de chantier d'insertion sur l'ensemble des espaces publics, traitement des espaces extérieurs.

AMÉNAGEMENT DE LA BAIE DE MARIGOT

La Collectivité a fait évoluer ce projet dans sa phase opérationnelle. La période d'études est donc achevée, et elle entame la phase active des travaux en

lançant un appel à candidature, qui permettra de sélectionner le cabinet le plus apte à répondre aux exigences des orientations décidées.

Ces exigences servent de base au marché de définition, attribué en 2009 par la Collectivité au cabinet Architectural Concept, qui proposait la création d'un accueil portuaire multimodal, le développement d'un véritable centre d'accueil touristique par la mer, et la mise en place d'infrastructures, qui peuvent être un hôtel, un palais des congrès, etc. Concernant l'accueil portuaire multimodal, il s'agit en fait d'accueillir des navires dits de petite plaisance, des méga yachts, ainsi que le trafic inter-îles.

• Les grandes orientations du projet :

- construction d'un bassin d'une surface d'environ 32 ha avec des tirants d'eau variant de 6 à 8,50 m destiné à accueillir le trafic inter-îles, deux paquebots de moyenne croisière, et 94 places dédiées à la mini croisière ;
- ce bassin s'accompagne de la création de 21,5 ha de surface remblayée destinée à recevoir les infrastructures nécessaires au fonctionnement du Port mais également : des logements, de l'hôtellerie, des services publics ;
- réalisation d'une digue de protection à la côte, élément majeur de protection, garantissant une sécurité anti-cyclonique du bassin et création d'un chenal d'accès. ■



Baie de Marigot - Projet.



La Collectivité de Saint-Martin

Le 15 juillet 2007, le premier Conseil Territorial est installé, signant ainsi la date officielle de la naissance de la Collectivité d'Outre-Mer de Saint-Martin. Le processus d'évolution institutionnelle avait débuté en décembre 2003, avec la consultation des citoyens qui s'étaient exprimés en faveur de ce changement à 76%.

La Collectivité cumule les compétences

- de la Commune ;
- du Département ;
- de la Région ;

ainsi que des compétences transférées de l'état, dont :

- la fiscalité ;
- le transport routier et maritime;
- le tourisme ;
- l'urbanisme.

Toutefois, la Collectivité n'est pas compétente dans les domaines suivants :

- la sécurité et la Défense du territoire (immigration, douane) ;
- l'Éducation ;
- les Affaires étrangères ;
- la Santé ;
- la Justice ;
- les Télécommunications.

LES INSTITUTIONS :

Un Conseil Territorial de 23 membres (législatif), duquel sont tirés :

- un Conseil exécutif de 7 membres (1 Président, 4 Vice-présidents, 2 membres) ;
- le Président des Conseil Exécutif et Territorial ;
- un Conseil Économique Social et Culturel ;
- les Conseils de quartier (6).

LA REPRÉSENTATION NATIONALE

- Un sénateur (depuis 2008) ;
- un représentant au Conseil Économique Social et Environnemental ;
- un député (pour Saint-Barthélemy et Saint-Martin depuis juin 2012). ■

Hôtel de la Collectivité.





La société du groupe COLAS en Guadeloupe, Iles du Sud et Saint Martin, pour tous les métiers des Travaux Publics.



Une équipe de professionnels au service des collectivités...
Nous faisons aussi des travaux pour les artisans et les particuliers...

KA FE BEL TRAVAY

TRAVAUX DE TERRASSEMENT VOIRIE RESEAUX DIVERS ASSAINISSEMENT GENIE CIVIL ENROBES
MARQUAGE SIGNALISATION INDUSTRIES ROUTIERES REVETEMENTS URBAINS ET ROUTIERS

Impasse Emile Dessout - Z.I. de Jarry - 97122 Baie-Mahault
Téléphone : 0590 89 85 35 Télécopie : 0590 20 88 26
sogetra@sogetra.colas.fr www.sogetra-tp-guadeloupe.fr

POSTE D'ENROBES
Rue Alfred Lumière
Z.I de Jarry

DEPOT DE BITUME
12 Rue Eugène
Freysinet
Z.I de Jarry

MARIE-GALANTE
Folle Anse Z.I
Port Autonome

97 122 Baie Mahault

97 122 Baie Mahault

97 112 Grand-Bourg



La douane au défi de la double insularité

Entretien avec **Gérard Protecop**, Chef d'Unité à Marie-Galante

Éloignée de la Métropole, mais aussi de la Guadeloupe, ici appelée « le continent », la BSE de Marie-Galante assure toutes ses missions malgré cet isolement.

Quelles sont les particularités en ce qui concerne l'activité des services au regard de la double insularité ?



Tout d'abord, il faut savoir que l'île de Marie-Galante est située à environ une heure de bateau de la Guadeloupe et de la Dominique, « île état » indépendante de la Caraïbe. Marie-Galante est donc, par sa situation, un point d'entrée sur le territoire guadeloupéen, et donc français. Les relations commerciales et humaines entre les deux îles sont quasi quotidiennes, avec des liens historiques très forts qui les unissent. Marie-Galante est abordable sur la quasi-totalité de son périmètre. Il n'y a pas de service de police nationale sur l'île. La brigade de surveillance extérieure (BSE) assure donc la présence douanière.

Il n'y a pas véritablement de particularité de l'activité, mais

simplement une « spécificité » et une adaptation à notre environnement.

C'est plus l'organisation administrative générale en place qui contribue à rendre cette double insularité spécifique. Nous dépendons des liaisons maritimes.

Les horaires ainsi que les fréquences de rotation peuvent parfois rendre les déplacements compliqués. Toutes les réunions et les formations professionnelles se font en Guadeloupe, ce qui entraîne des temps de trajets et des frais supplémentaires. Il faut aussi noter que l'éloignement (relatif) de Marie-Galante de la Guadeloupe contribue au sentiment d'isolement.

Quelles sont vos missions ?

Les missions de la BSE sont les mêmes que celles traditionnellement dévolues aux brigades de surveillance. Le contrôle des mouvements de marchandises, des personnes, de la navigation de plaisance et de la pêche, de l'usage des produits pétroliers, la protection des espèces protégées, le contrôle de la circulation des alcools sur l'île et à l'exportation.

Elle participe également en collaboration avec le service OP/CO (opérations commerciales) au contrôle de la production d'alcool faite par quatre distilleries. Par ailleurs, nous avons bien sûr des missions prioritaires.

La lutte contre le trafic de stupéfiants et l'immigration clandestine sont prioritaires,

ainsi que le contrôle des importations et des exportations de marchandises qui sont des missions récurrentes.

À ce titre, nous travaillons surtout sur l'importation régulière de produits vivriers dédouanés hors circuit commercial normal, sur le contrôle physique des exportations de sucre et de mélasse, de l'usage des produits pétroliers par les marins pêcheurs, et des espèces issues de la pêche. Nous participons également à la lutte contre le braconnage d'espèces protégées (tortues marines, poissons, crustacés, ect...).

En quoi consistent vos moyens ?

Ce service dispose d'un effectif de cinq agents. Celui-ci remplit, outre ses missions de surveillance propres, les missions de contrôle des importations et exportations de marchandises.

En matière de matériel, nous disposons de deux véhicules type VL, plus le matériel propre à toutes les brigades de surveillance : matériel de contrôle routier, trousse de détection des produits stupéfiants, trousse d'analyse des hydrocarbures, jumelles, etc.

Quelles ont été vos principales opérations en 2013-2014 ?

Comme chaque année, dans le cadre du festival « Terre de blues », une opération de contrôle renforcée a eu lieu en 2014. Elle sera reconduite en 2015. Tous les mercredis, la brigade assure une permanence pour le contrôle et le dédouanement des importations de produits vivriers. ■



« Il s'agit de renforcer cette coopération... »

Entretien avec **Fritz Jalet**, Chef du service de la fiscalité au Conseil régional de Guadeloupe

La douane est un partenaire majeur du Conseil régional, dans la mesure où elle est omniprésente dans la quasi-totalité des décisions qu'il met en œuvre dans le domaine de la fiscalité indirecte. La mise en place d'outils informatiques adaptés devrait permettre d'accroître cette collaboration.

Quelles sont les attributions du service de la fiscalité au Conseil régional de Guadeloupe ?

Le service de la fiscalité du Conseil régional de Guadeloupe participe à la définition de la politique fiscale de la collectivité régionale en ce qui concerne la fiscalité indirecte (octroi de mer, octroi de mer régional, taxe spéciale sur les carburants, taxe sur les cartes grises, taxe sur les passagers). Nous assurons le suivi de la mise en œuvre de cette politique en liaison avec les services de l'Etat concernés, tels que la préfecture et la direction régionale des douanes...

Le service suit également l'évolution du régime de l'octroi de mer (établissement des rapports annuels sur la politique d'exonération d'octroi de mer et d'octroi de mer régional) ; des rentrées fiscales et de l'évolution de l'autonomie financière de la région et des communes (dotation globale garantie aux communes et fonds régional pour le développement et l'emploi).

Enfin, le service de la fiscalité participe à la préparation de la répartition de la réserve des 4 % de l'octroi de mer versé aux

communes, par le biais du suivi de la mise en œuvre des chartes de développement communal.

En particulier, quels sont les dossiers gérés qui concernent les questions douanières ?

La douane reste un partenaire majeur dans la mesure où elle est omniprésente dans la quasi-totalité des décisions mises en œuvre par le Conseil régional dans le domaine de la fiscalité indirecte.

Elle a notamment en charge la collecte et la répartition de l'ensemble des taxes composant la fiscalité indirecte émise par la collectivité régionale. Elle assure par ailleurs le contrôle de la bonne application des différentes décisions prises par le Conseil régional en matière fiscale, et ce au travers des délibérations.

Comment s'établit la coopération avec la douane ?

La coopération avec la douane s'établit à plusieurs niveaux : d'une part, certaines dispositions de la loi n° 2004-639 du 2 juillet 2004 relative à l'octroi de mer prévoient un certain nombre de modalités de coopération entre le Conseil régional et la douane.

D'autre part, des conventions peuvent être établies, notamment pour la fourniture de statistiques.

Il faut également souligner que la douane est membre de la commission « ad hoc octroi de mer » mise en place par le Conseil régional, qui a pour rôle de donner un avis sur les demandes d'exonération d'octroi de mer déposées par les entreprises, et ce avant examen et décision de la commission permanente.

Enfin, il arrive que le Conseil régional et la douane se rencontrent assez régulièrement pour échanger sur des problématiques d'ordre institutionnel, organisationnel, réglementaire ou fiscal.

Avez-vous des objectifs particuliers dans ce domaine ?

Il s'agit de renforcer cette coopération. Cela passe par une meilleure structuration de nos échanges, mais surtout, par la mise en place par la douane d'outils informatiques destinés à fournir des statistiques fiables relatives à l'octroi de mer. ■

Prolongation de l'octroi de mer

La réforme de la réglementation fiscale concernant l'octroi de mer est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2015 suite à la décision de l'Union européenne qui a reconduit la taxe jusqu'au 31 décembre 2020.

L'origine de l'octroi de mer remonte au 17^{ème} siècle et au « droit de poids » institué en 1670. Il s'agit d'une imposition spécifique aux départements d'Outre-mer de la Guadeloupe, Martinique, Réunion, Mayotte et Guyane.

Cette taxe procure des ressources aux collectivités d'Outre-mer, en particulier les communes, et permet également d'accompagner le développement économique des entreprises locales en permettant des possibilités d'exonération. D'après le Ministère des Outre-mer, cette recette s'est élevée à 1,146 milliards d'euros en 2014.

La loi n° 2004-639 du 2 juillet 2004 relative à l'octroi de mer a fait l'objet de plusieurs modifications. La décision du Conseil de l'Union européenne n°940/2014/UE du 17 décembre 2014 a reconduit l'octroi de mer jusqu'au 31 décembre 2020. La loi du 29 juin 2015, qui transpose cette décision dans le droit français, est parue au Journal officiel le 30 juin 2015.

Selon la loi, la taxe touche désormais les opérateurs dont le chiffre

d'affaires de production est égal ou supérieur à 300 000 euros par an (contre 550 000 euros auparavant). Les nouveaux redevables profitent d'une période transitoire de six mois et ne seront donc assujettis à l'octroi de mer qu'à partir du 1^{er} janvier 2016.

Le champ d'application et la territorialité de certaines opérations sont désormais clarifiés et es dénominations des collectivités sont mises à jour.

Parmi les nouvelles mesures, on peut également citer la création d'un mécanisme de taxation rétablissant le droit commun (exonération au départ et taxation à l'entrée dans le DOM de destination) pour une liste limitative de biens provenant de productions locales échangées entre le marché unique antillais (MUA) et la Guyane.

De plus, une commission interrégionale d'élus régionaux du MUA et de la Guyane sera chargée de réaliser une analyse des flux entre ces territoires et pourra apporter faire des propositions afin de faire évoluer le liste des produits ou des mécanismes de taxation.

Le système d'exonération décidé par les Conseils régionaux est clarifié et étendu suite à la réforme. Ils conservent « la possibilité, par délibération, d'exonérer de la taxe d'octroi de mer l'importation d'une liste de marchandises. Cette liste est désormais fixée par secteur d'activité économique et peut concerner toutes les marchandises figurant dans le tarif douanier commun. ». Les centres de santé, les services sociaux et médico-sociaux, les organismes à caractère philanthropique, scientifique, éducatif, social, sportif, humanitaire, culturel et artistique pourront être éligibles. Les Conseils régionaux peuvent également décider d'exonérer des biens au titre de l'avitaillement, de même que certains carburants à usage professionnel.

Les opérateurs ont la possibilité de déduire l'octroi de mer supporté par les biens d'investissements acquis pendant l'année précédant le début de son assujettissement. La limite des taux de taxation est fixée à 60 % et, pour les produits alcooliques et les tabacs manufacturés, à 90 % (ces taux sont majorés de moitié concernant Mayotte). ■

Sources : Douane, Ministère des Outre-Mer

L'octroi de mer régional

Entretien avec **Jocelyn Mirre**, Président du Port autonome, Président de la commission Développement économique du Conseil régional

Les régions de Guadeloupe et de Martinique constituent un « marché unique » au regard de l'octroi de mer et de l'octroi de mer régional mais uniquement pour les échanges de productions locales. Le Conseil régional joue un rôle essentiel au sein de ces dispositifs.

Pourriez-vous nous expliquer l'historique de cette imposition spécifique des départements d'Outre-mer dont l'origine est très ancienne ?



L'octroi de mer a été institué en Guadeloupe en 1825. À cette époque, il est perçu sur les marchandises débarquées dans les villes-port de Basse-Terre, Pointe-à-Pitre, Grand-Bourg et le Moule. En 1838, il a été étendu à toutes les autres communes. Le pouvoir de voter le tarif de

l'octroi de mer est confié au Conseil général. La loi de décentralisation n° 84-747 du 20 août 1984 entraîne le transfert de compétences du Conseil général au Conseil régional. Parallèlement, une nouvelle taxe est créée : le droit additionnel à l'octroi de mer, dénommée actuellement « octroi de mer régional ».

Jusqu'au 31 décembre 1992, l'octroi de mer et éventuellement le droit additionnel à l'octroi de mer frappaient les marchandises de toutes provenances qui étaient introduites dans les D.O.M. Un tel régime revenait à introduire une taxe d'effet équivalent à un droit de douane et n'était pas conforme aux dispositions du Traité de Rome.

Par une décision n° 89/688/CE du 22 décembre 1989, le Conseil des Communautés a demandé au

gouvernement français de modifier sa législation afin de taxer indistinctement les produits introduits et fabriqués dans les D.O.M. Mais il a autorisé la France à exonérer, totalement ou partiellement, les productions locales, en fonction des besoins économiques, pendant une durée de dix ans.

Ces principes ont été mis en œuvre par la loi n° 92-676 du 17 juillet 1992, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1993.

Le régime des exonérations arrivant à échéance le 31 décembre 2003, les autorités françaises ont demandé, le 14 avril 2003, sa prorogation. Toutefois, elles n'ont pas sollicité une reconduction à l'identique du régime existant et ont proposé son perfectionnement et sa rénovation en vue d'en assurer sa pérennité.

Que s'est-il passé en 2004 ?

C'est ainsi, par une décision n°2004/162/CE du 10 février 2004, que le Conseil a prorogé la décision de 1989 jusqu'au 31 juillet 2004 et a autorisé la France à maintenir un régime prévoyant des exonérations ou des réductions de taxe en faveur des productions locales jusqu'au 1^{er} juillet 2014.

Mais principale novation, ces exonérations et réductions, qui doivent s'insérer dans la stratégie de développement économique et social des D.O.M., ne concernent qu'une liste limitative de produits ou famille de produits (environ 185) définis par référence à la nomenclature douanière et

doivent respecter des différentiels maximums de taxation, soit 10, 20 ou 30 points d'écart, fixés pour chaque D.O.M, et repris en parties A, B, et C de l'annexe jointe à la décision susvisée.

Concrètement que contient le nouveau régime défini par la loi n° 2004-639 du 2 juillet 2004 ?

Concernant le champ d'application de l'octroi de mer, deux types d'opération en sont impossibles :

- l'importation de marchandises ;
- la livraison de biens à titre onéreux (ventes internes) issus d'opération de production.

Les taux de la taxe d'octroi de mer (et de l'octroi de mer régional) sont de la compétence des Conseils régionaux qui les fixent par délibération.

Actuellement, en Guadeloupe, on relève dix taux d'octroi de mer et quatre taux d'octroi de mer régional :

- 0 %, 2 %, 5 %, 7 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 %, 50 %
- 0 %, 1 %, 1,5 %, 2,5 %

Pour le calcul de l'octroi de mer, à l'importation, l'assiette est constituée par la valeur en douane des marchandises au sens de la réglementation communautaire (prix CAF).

Dans le cadre des livraisons, la base d'imposition est constituée par la valeur hors taxes.

►►► À noter que la loi a prévu quelques cas d'exonération. Ainsi, la loi n°2004-639 du 2 juillet 2004 relative à l'octroi de mer laisse la possibilité aux Conseils régionaux d'exonérer certains matériels d'équipements et matières premières destinés à être incorporés dans un processus de fabrication. Certains matériels destinés, soit à l'accomplissement des missions régaliennes de l'État, soit aux établissements de santé publics ou privés peuvent également bénéficier d'une exonération au moment de leur importation. Dans tous les cas, les Conseils régionaux sont tenus de prendre une délibération pour leur mise en œuvre.

Enfin, pour ce qui est de l'affectation du produit de l'octroi de mer, celui-ci fait l'objet, après prélèvement d'un montant de 2,5% par le service des douanes pour frais d'assiette et de recouvrement, d'une affectation annuelle à une dotation globale garantie répartie entre les 32 communes de l'archipel. Il peut arriver qu'il existe un solde après l'affectation du produit, il sera affecté à une dotation : le fonds régional pour le développement et l'emploi (FRDE).

La commission européenne a par ailleurs prolongé l'octroi de mer jusqu'en 2020, dans un communiqué publié le 12 août 2014.

Revenons sur le rôle du Conseil régional...

La loi lui confère la compétence en matière de fixation des taux aussi bien pour l'importation des produits ou encore lors des livraisons dans le cadre de la production locale. Les taux appliqués peuvent avoir un impact sur les prix à la consommation, ou tout au moins contribuer à contenir leur hausse.

La quasi-totalité du produit de la taxe d'octroi de mer étant reversée aux communes, son impact sur le budget de ces collectivités est indéniable.

En 2009, suite au mouvement social, la collectivité avait pris la décision de baisser les taux d'octroi de mer sur plus d'une centaine de familles de produits, dits de première nécessité. Certains se sont vus affecter un taux «0» (couches pour bébés, petits pots pour bébés, lait...).

Concernant la production locale, la collectivité régionale soutient activement nombre de secteurs d'activité au travers des différentiels de taxation (où elle peut exonérer totalement ou partiellement tel ou tel bien entrant dans un cycle de production). Concrètement, la quasi-totalité des secteurs productifs ne s'en acquittent pas. Seules les entreprises dont le CA dépasse le seuil des 550 000 € acquittent l'octroi de mer régional dont le taux, rappelons-le, est fixé à 2,5%.



Le régime d'octroi de mer, mis en place au 1er août 2004, offre ainsi au Conseil régional la faculté de défendre les productions locales, et il renforce également ses moyens pour mener à bien cette nécessaire protection de secteurs parfois fragilisés. Comment cela se traduit-il ?

Cela se traduit essentiellement dans le cadre de la mise en œuvre des exonérations ou des réductions des taux pour la production locale. Le Conseil régional peut, selon le produit, soit exonérer totalement, soit faire bénéficier d'une réduction de la taxe certains produits fabriqués localement. Les marchandises concernées sont reprises dans les listes A, B et C de l'annexe de la décision du conseil du 10 février 2004 relative au régime de l'octroi de mer.

Suivant que le produit soit repris en liste A, B ou C, un différentiel de taxation de 10, 20 ou 30 % peut être appliqué entre un produit fabriqué localement et le même produit qui viendrait à être importé.

Chaque région a ses propres listes. ■





WIKI Photos de CDR - 05/03/2015

VOTRE CENTRE COMMERCIAL

DESTRELAND EST OUVERT

DU LUNDI AU VENDREDI

DE 8H30 À 20H30

ET LE SAMEDI

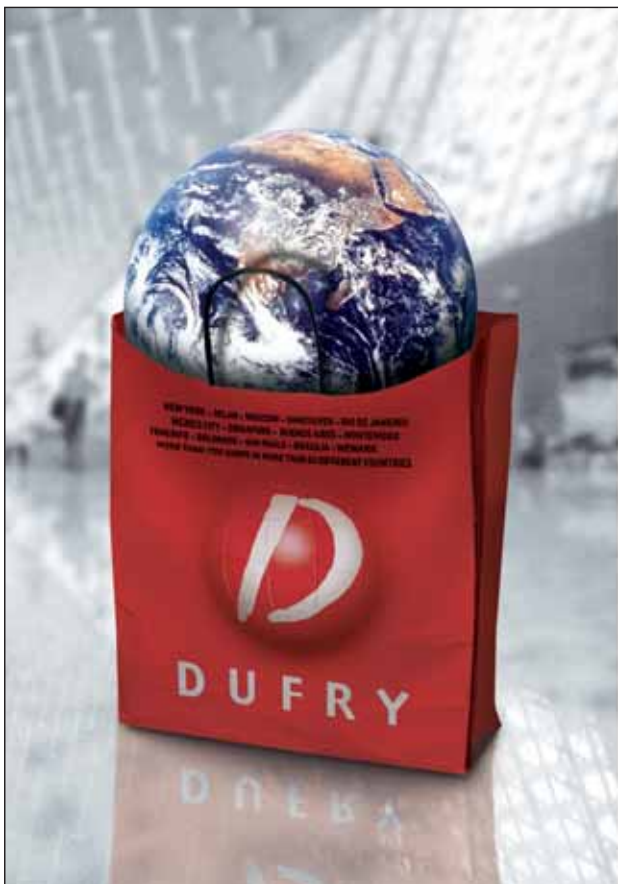
DE 8H30 À 21H



160 boutiques,
restaurants & services !

Destreland

TOUT LE MONDE EST ICI



DUFRY Guadeloupe

EN SALLE D'EMBARQUEMENT

TOUT UN MONDE D'ACHATS

Où que vous alliez avec Dufry, vous avez tout un monde d'achats entre vos mains. Les meilleures marques et les meilleurs prix avec la gamme la plus ample. Un monde fait de plus de 1700 boutiques, dans plus de 230 aéroports, bateaux de croisière et gares de chemins de fer dans plus de 60 pays du monde entier. Dufry, nous allons loin pour être près de vous.

www.dufry.com



La douane, partenaire des services déconcentrés

Entretien avec **Stéphane Thomas**, Chef du Pôle Orientation des Contrôles (POC)

Que ce soit dans le cadre de la lutte contre la délinquance ou dans le cadre de la protection de la santé publique, la douane est un partenaire actif de nombreuses autres administrations publiques.



Quel est le rôle du pôle Orientation des contrôles en matière de coopération ?

Le POC impulse et oriente l'activité des services de sa direction. Il programme et oriente les actions, en assure le suivi et leur évaluation. Il est également chargé de l'animation du renseignement au niveau régional, de sa collecte et de sa diffusion. Dans ce dispositif intégré de contrôle et de lutte contre la fraude, le POC est une structure identifiable auprès des

partenaires externes. À ce titre, il est chargé de la mise en œuvre de la coopération avec les autres administrations, forces de police et de gendarmerie, dans le cadre plus général de la lutte contre la criminalité.

Dans ce contexte pour lutter contre les grands trafics, notamment de stupéfiants et d'armes, la douane participe à l'ensemble des réunions des services de l'État, comprenant celles organisées sous l'égide du Préfet. Le chef du POC y expose l'action et les résultats de la douane au quotidien, apporte son expertise et propose des actions auxquelles les agents peuvent participer grâce à leurs pouvoirs prévus par le Code des Douanes. Il en découle, tout naturellement, la mise en place de contrôles coordonnés ou conjoints, selon la nature de l'objectif...

La douane est également partenaire de nombreuses administrations parmi lesquelles la Direction Générale des Finances Publiques, ou la DIECCTE (ex DGCCRF), les services vétérinaires ou de protection des végétaux.

Comment se concrétise votre coopération avec les autres administrations ?

Le plus souvent des protocoles de coopération sont signés au niveau national par les directeurs généraux, puis déclinés au niveau régional. Ces protocoles prévoient l'échange d'informations, des formations professionnelles

croisées (afin de mieux connaître l'administration partenaire et ses missions), et des contrôles conjoints. Chaque début d'année, le Chef du POC rencontre ses homologues pour dresser un bilan de l'année écoulée et mettre en place un plan d'action pour l'année en cours en définissant les objectifs. Les partenariats découlent également de la mise en place de plans interministériels, comme par exemple le plan de contrôle des pêches, qui se traduit par des actions menées en collaboration avec la Direction de la Mer...

Ceci n'empêche en rien une collaboration moins formelle qui peut naître d'un besoin précis, à un moment donné, exprimé par une administration partenaire.

Pouvez-vous citer quelques exemples concrets d'opérations conjointes ?

Ils sont multiples et variés. Les plus courants sont les contrôles routiers conjoints avec la Gendarmerie. Nous en effectuons également en zone de sécurité prioritaire (ZSP) avec la Police, ou sur l'ensemble du territoire guadeloupéen avec la Police aux Frontières. Nous assurons également des contrôles avec l'Administration Pénitentiaire à l'occasion des parloirs, avec la DIECCTE lors de manifestations publiques (marchands ambulants), ou avec la Direction de la mer dans le cadre de la réglementation de la pêche aux lambis (coquillage protégé dont la pêche est strictement encadrée). ■





La douane et la facilitation des opérations du commerce international

BIENVENUE
AU NOUVEAU TERMINAL RÉGIONAL T2

NJIE
Ambassadrice
du Nouvel
Terminal Régional

GUADELOUPE
PÔLE CARAÏBES

WWW.GUADELOUPE.AEROPORT.FR

TRANSPORT - LOGISTIQUE - DOUANE

AVEC SIFA C'EST SI FACILE !

En intégrant transport, logistique et douane dans un outil ultra-performant, ITS vous offre l'import/export.
Entrepôt sous douane, stockage, préparation de commande, gestion de stock en ligne disponible H24...

ITS Guadeloupe : +(0)5 90 26 71 40
Parc de la Providence - Dothémare
97139 Les Abymes

SIFA
MY LOGISTICS PARTNER
www.sifatransit.com

Faciliter le commerce international

Entretien avec **Didier Greffet**, Chef du Pôle Action Economique (PAE)

Perception des droits de douane, mais aussi aide aux entreprises et aux élus locaux, audits, préconisations, efforts de communication... Dans le contexte du marché unique antillais, la Douane ne ménage pas ses efforts pour aider les entreprises à l'international.

Quel est le rôle de la douane en matière de facilitation du commerce international en Guadeloupe ?



La douane exerce des compétences étendues en matière d'action économique dans les départements français d'Amérique (DFA), en raison de leur niveau d'autonomie fiscale.

Elle a également pour mission d'amener les entreprises de l'archipel de

Guadeloupe à prendre conscience de l'impact des accords de commerce récemment passés par l'UE avec les pays proches d'Amérique centrale et du Sud. Dans ce contexte nouveau, l'ouverture à l'exportation dans une région au taux de couverture faible pour le commerce extérieur guadeloupéen est essentielle. Les Antilles françaises peuvent devenir des plateformes de redistribution, sous réserve d'une densification des liaisons maritimes et aériennes. Les travaux engagés début 2015 au Grand Port de Guadeloupe pourront notamment y contribuer.

Au quotidien, nous gérons l'octroi de mer et l'octroi de mer régional, mais également les taxes énergétiques en liaison avec le Conseil régional. La taxation des tabacs est suivie en liaison avec le

Conseil général. Certaines réglementations nécessitent également un suivi local attentif de la part de la Douane, telles que la gestion des rhums contingentés.

En matière de facilitation des opérations commerciales internationales, le Pôle Action Economique (PAE) de la douane de Guadeloupe est organisé pour répondre aux évolutions réglementaires ainsi qu'aux besoins des entreprises locales en terme d'offre douanière. Cette offre se structure selon une vision globale du monde économique local, en direction des relais d'opinion (Conseil régional de Guadeloupe, CCI des Iles de Guadeloupe, syndicats professionnels et patronaux, presse économique locale...). Les entreprises internationalisées, ou projetant de le devenir, bénéficient de nos conseils dans plusieurs domaines : bonnes pratiques déclaratives, simplifications douanières, leviers douaniers de compétitivité aisément accessibles. Les entreprises sont également accompagnées par le réseau douanier local dédié, PAE et bureaux de douane, dans des démarches personnalisées d'amélioration de la structuration de leurs services internes.

Nous contribuons encore à la prise de conscience du lien entre la « supply chain » (chaîne logistique) à l'importation et la dynamique commerciale de projection sur les marchés à l'exportation. Il s'agit là, pour les chefs d'entreprises,

d'un facteur clé pour l'accès aux marchés extérieurs dans l'avenir, particulièrement en termes de supervision de la chaîne logistique et des formalités douanières, dont le périmètre ne se réduit pas à l'import-export simple, mais embrasse toutes les fonctions dans l'entreprise, y compris, la gestion financière. Le succès en ce dernier domaine réside dans une meilleure appropriation des régimes douaniers adaptables aux besoins spécifique de chaque entreprise.

Comment est organisé votre Pôle d'action économique et quelles sont ses missions fondamentales ?
La structure et l'organisation sont adaptées selon la diversité des objectifs. La Cellule Conseils aux Entreprises (CCE) est le point d'accès au réseau des services douaniers.

Ce service a pour mission de contribuer directement à la compétitivité des entreprises de Guadeloupe. La Cellule Conseils réalise quatre types de prestations :

- des interventions en entreprises à la demande, et ce gratuitement dans le cadre du service public ;
- des préconisations écrites d'amélioration immédiate des pratiques diagnostiquées, sous forme de compte rendus d'entretiens personnalisés, synthétiques et concrets ;
- des prestations liées aux demandes de statistiques du commerce extérieur ;



- ▶▶▶ • enfin, des propositions d'accompagnement personnalisé aux entreprises locales qui envisagent de déposer une demande de certification au statut d'opérateur économique agréé (OEA), ceci en vue d'améliorer la maîtrise de leurs opérations avec la métropole ou à l'international.

Le Service Régional d'Audit (SRA), quant à lui, audite les pratiques des autorisations de dédouaner, en liaison avec le pôle gestion du bureau principal de la Pointe Jarry à Baie Mahault, lequel est en charge de la délivrance des autorisations de dédouanement simplifiées.

Il audite également les demandes de certification opérateur économique agréé (OEA). Ce label, véritable projet d'entreprise structurant des fonctions de production, commerciale export, approvisionnement, logistique, permet l'accès à différents avantages, dont l'allègement des contrôles douaniers et la fluidification des passages en douane à l'exportation vers des pays pratiquant des certifications similaires, et ayant conclu des accords de reconnaissance mutuelle avec l'UE (Etats Unis, Canada, Chine, etc.,...).

De nombreuses PME de Guadeloupe s'intéressent à cette « certification qualité douane » qui devient incontournable, tant pour garantir la compétitivité des entreprises à l'export, que pour accéder à la plupart des appels d'offres internationaux. Le SRA assure, enfin, le suivi des entreprises certifiées au moyen d'un plan de suivi de risques ou recommandations, émis en fin d'audit.

Quant au Service Réglementation, il est au service des entreprises locales lorsqu'elles sont opératrices du commerce extérieur, ceci en matière de délivrance de renseignement réglementaires écrits et de délivrance de certaines autorisations. Ce service est par ailleurs relais en Guadeloupe des bureaux centraux

de la DGDDI, ainsi que prescripteur et référent pour les services locaux, bureaux de douane et tous autres services.

Il est enfin interlocuteur et conseiller technique permanent des collectivités locales, comme par exemple le Conseil Régional, au titre de ses pouvoirs de vote des taux d'octroi de mer, de prises de délibérations d'exonération de cette fiscalité.

Quel bilan peut-on tirer de vos activités en 2014 ?

23 PME-PMI ont bénéficié de préconisations adaptées sous forme de comptes rendus personnalisés, après avoir été visités sur site. Par ailleurs, diverses actions ont pu être menées :

- réunions de services sous la dépendance fonctionnelle du pôle d'action économique.
- suivi de la montée en charge de la prise en charge portuaire informatisée avec AP+.
- en liaison avec l'administration du grand port de Guadeloupe, promotion des activités des agents et chantiers maritimes sur le marché de l'entretien et de la rénovation des yachts, avec le démarrage des premières activités sous douane aux Antilles françaises. Cette action a conduit à communiquer sur ces possibilités lors d'un déplacement à l'Antigua Charter Yacht Show, comme sur les possibilités d'avitaillement en carburant. Cette évolution génère des retombées économiques immédiates, et peut contribuer à des créations d'emplois dans les métiers de l'artisanat de luxe.
- diagnostics et demandes de traitement de dysfonctionnements bloquants de certaines applications informatiques nationales, en raison de spécificités locales (remboursements, produits énergétiques).
- tenues de conférences sur les fondamentaux douaniers en liaison avec Guadeloupe

Expansion, agence locale du Conseil régional dédiée au développement des entreprises locales à l'international.

- participation, en lien avec l'union maritime et portuaire (UMEP), à une première rencontre des clusters maritimes de Guadeloupe et Martinique à Fort de France, sur le sujet des difficultés recensées dans le fonctionnement du marché unique antillais (MUA).

Quelles sont vos priorités d'action en 2015 ?

Elles présentent une ampleur notable, en terme de renforcement de la communication externe sur quatre plans :

- poursuite de la promotion du statut OEA et du dédouanement en ligne avec les téléprocédures Delta et Delta X pour le fret express.
- introduction du dédouanement en ligne du fret express à l'importation aux Antilles françaises, cette télé-procédure est dénommée Delta X. L'ensemble des acteurs utilisent encore des procédures manuelles (papier), et nécessitent une modernisation rapide. Cette évolution notable permettra d'automatiser la perception des impositions, ainsi qu'un meilleur ciblage des envois à contrôler.
- en matière d'action économique de la douane, l'aide concrète que notre administration peut apporter aux entreprises de Guadeloupe n'est pas encore suffisamment connue localement. La poursuite d'un cycle de conférences est prévu avec Guadeloupe Expansion.
- le secteur du rhum nécessite également une attention particulière. L'arrivée en 2015 de l'application CIEL (Contributions Indirectes En Ligne), qui dématérialisera les déclarations récapitulatives mensuelles permettra l'organisation d'une rencontre douane/entreprises avec ce secteur important, en lien avec l'environnement économique particulier de l'archipel de Guadeloupe. ■

TRAFIKERA, le trafic en temps réel

A l'heure de l'hyper-mobilité généralisée, maîtriser le temps est devenu un enjeu majeur dans nos vies privées ou professionnelles, et ce, y compris sur la route.

Dans le même temps, il est primordial d'améliorer la sécurité routière, de rétablir au mieux et au plus vite les axes de communication lors des crises, de diminuer le temps perdu dans les embouteillages et de diminuer ainsi l'impact environnemental lié aux déplacements.

La Région et le Département de la Guadeloupe, Collectivités membres de Routes de Guadeloupe, dans un souci permanent de qualité du service rendu à la population et aux usagers des Routes de Guadeloupe, ont développé un système dynamique de gestion du trafic et d'exploitation des routes, unique dans toute la Caraïbe : TRAFIKERA.

Ce projet innovant, au service de la Population, fait appel à des technologies de pointe pour répondre aux attentes des particuliers, des professionnels et des collectivités en termes de gestion, de qualité et de sécurité du trafic et du réseau routier de la Guadeloupe.

Trafikera est un outil gratuit, mis à la disposition des usagers des routes de Guadeloupe qui permet d'obtenir des informations en temps réel afin d'aider les utilisateurs dans leurs déplacements (choix d'itinéraires, horaires de déplacements, choix de véhicule etc.)



Routes de Guadeloupe



Trafikera peut être utilisé :

Depuis le site internet www.trafikera.fr :

Depuis le serveur vocal (lien : 0810 872 971 - 0810 TRA 971)

Sur le réseau routier avec l'ensemble des panneaux

Depuis la page Facebook (lien : Trafikera)

Bonne route avec TRAFIKERA !

Au plus près des problématiques de ses ressortissants

Entretien avec **Colette KOURY**, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Région des Îles de Guadeloupe

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Région des Îles de Guadeloupe (CCI IG) regroupe 31 802 ressortissants dont environ 39,7 % d'entre eux relèvent de la catégorie « Commerce », 19,4 % de la catégorie « Industrie » et 39,8 % de la catégorie « Services ». Consciente des carences de son territoire, elle attend de l'Union Européenne des soutiens ciblés.

Que représente la Chambre de Commerce et d'Industrie de Région des Îles de Guadeloupe ?



Établissement public administratif, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Région des Îles de Guadeloupe (CCI IG) remplit de nombreuses missions au bénéfice de ses ressortissants : entreprises commerciales, industrielles et de services.

Les missions de la Chambre s'orientent autour de 9 grands axes prioritaires que sont :

- l'appui à la création et au développement des entreprises ;
- l'accompagnement à la cession, à la transmission et à la reprise d'entreprises ;
- le développement de la formation initiale et continue ;
- l'accompagnement à l'innovation et à la maîtrise de l'énergie ;
- la recherche de débouchés à l'international et le soutien à « l'internationalisation » des entreprises ;
- la veille, la collecte et la diffusion de l'information économique ;
- l'aménagement du territoire et des infrastructures de communication ;
- la promotion et la valorisation sectorielle ;
- la contribution aux politiques publiques régionales et nationales.

Elle contribue au développement du potentiel économique de tous les territoires des Îles de Guadeloupe par des actions de proximité décentralisées ; elle accroît les compétences des managers et entrepreneurs de demain grâce à des formations d'excellence en accord avec les besoins du tissu économique local ; elle représente et défend les chefs d'entreprises auprès des partenaires, des collectivités locales et de l'État.

Comment désormais la CCI IG va-t-elle devoir assurer la représentation des intérêts de toutes les entreprises commerciales, industrielles et prestataires de services des 32 communes de la Guadeloupe, y compris les 3 communes de Marie-Galante, la Désirade et les Saintes : Terre-de-Haut et Terre-de-Bas ?

Suite à la fusion en 2011 des ex-CCI de Pointe-à-Pitre et de Basse-Terre, une nouvelle organisation a été mise en place pour optimiser le fonctionnement de la nouvelle CCI de Région des Îles de Guadeloupe. La circonscription de la nouvelle Chambre a donc été divisée en 7 territoires. Chacun de ces territoires présentant une même problématique de développement, est animé par un Vice-président de territoire, assisté d'une équipe de permanents de la CCI IG. Ensemble, ils proposent des actions de développement afin de décliner les missions d'information, d'assistance et d'accompagnement de la CCI IG au plus près de ses ressortissants.

Parallèlement à cette organisation géographique, diverses commis-

sions d'études de la Chambre impulsent des projets dans des domaines tels que le commerce, la formation, les affaires internationales, l'industrie, la nouvelle économie (TIC et développement durable), le tourisme, les transports, l'aménagement du territoire, la pêche, le BTP ou l'accompagnement des entreprises.

Comment appréhendez-vous l'Union Européenne ?

J'appréhende l'Europe comme le résultat d'un long processus de construction que l'on peut attribuer à des figures historiques que sont les français Robert Schuman et Jean Monnet, l'allemand Konrad Adenauer, le belge Paul-Henri Spaak et l'italien Alcide de Gasperi, soucieux de contribuer à la pacification de l'Europe déchirée par des décennies de guerres.

Cet élan a été marqué successivement par la signature du Traité instituant la CECA (Communauté Économique pour le Charbon et l'Acier) en 1951, la signature du Traité de Rome en 1957, la 1^{ère} élection du Parlement européen au suffrage universel en 1979, la signature du Traité de Maastricht en 1992, le lancement de l'euro en 2002, l'Europe des 27 en 2007 et l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne en 2009.

Quels enjeux vous semblent prioritaires ?

Concernant les enjeux de l'Europe aujourd'hui, je dirai que la priorité a été donnée à l'économie dans le cadre de la construction européenne.



►►► Aujourd'hui, il semble important que la Commission européenne fasse émerger un véritable état d'esprit européen, un sentiment d'appartenance et de solidarité au sein de cette Communauté, afin d'éviter les replis identitaires qui se sont révélés lors des dernières élections européennes.

Vos attentes vis-à-vis de l'Union européenne ?

Je souhaite que la Commission européenne continue à prendre en compte, dans ses objectifs de développement économique au cours des prochaines années, les retards encore patents que connaissent les territoires européens ultramarins dans le domaine de l'environnement, des équipements structurants, de la formation...

Enfin, je propose qu'elle soutienne fortement les îles européennes des 5 océans qui aspirent à renforcer leurs réseaux notamment dans le cadre de stratégies communes de développement.

Quelles sont les missions que vous devrez assumer et les défis que vous devrez relever ?

La CCI de Région des Îles de Guadeloupe doit s'imposer comme le porte-parole naturel des entreprises. Elle doit contribuer à l'apport d'idées nouvelles et à une réflexion prospective pour le développement des entreprises et du territoire.

La maîtrise de l'information est un levier de compétitivité pour les entreprises et les territoires et il est nécessaire, à travers l'organisation de l'information, d'avoir une connaissance très fine du tissu économique et de ses évolutions, pour mener des actions en faveur du développement économique et de l'attractivité de notre territoire. Dans un marché restreint, la CCI de Région des Îles de Guadeloupe doit accompagner les entreprises et particulièrement les TPE, afin de développer leur capacité de résistance et leur potentiel de conquête en intégrant la culture de l'intelligence économique, l'innovation et le développement durable.

Le management des connaissances et des compétences est un enjeu clé pour la compétitivité des entreprises : La stratégie du Centre de Formation de la CCI IG est de s'adapter en permanence aux besoins des entreprises pour accroître les compétences et l'employabilité des salariés, pour conforter l'apprentissage comme voie d'excellence et de réussite, pour développer encore plus les formations d'excellence managériales.

Enfin, La CCI de Région des Îles de Guadeloupe a la volonté de peser de tout son poids dans les décisions inhérentes aux enjeux de l'aménagement du territoire. Pour accroître la compétitivité du territoire, les grands équipements (ports, aéroports, réseaux routiers) doivent être cohérents avec les besoins du tissu économique. La réalisation du HUB Régional de l'Aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes par la CCI IG correspond à cette dynamique, pour faire de la Guadeloupe la porte d'entrée de l'Europe dans la Caraïbe. ■

Faire avancer toutes les envies d'entreprendre

Nos Engagements

- Apporter une assistance technique et de conseil aux entreprises commerciales, industrielles et de services.
- Développer le potentiel économique de tous les territoires des îles de Guadeloupe par des actions de proximité décentralisées.
- Accroître les compétences des managers et entrepreneurs de demain grâce à des formations d'excellence en accord avec les besoins du tissu économique local.
- Représenter et défendre les intérêts des chefs d'entreprises auprès des pouvoirs publics.

CCI ILES DE GUADELOUPE
 Chambre de Commerce et d'Industrie de Région des Îles de Guadeloupe
 HÔTEL CONSULAIRE, rue Félix Éboué - 97159 Pointe-à-Pitre Cedex - Tél. : 05 90 93 78 00 - Fax : 05 90 90 21 87
www.guadeloupe.cci.fr



Port de Jarry / Baie-Mahault.



Port de Pointe-à-Pître.

Un maillon clé de l'économie de l'archipel

Entretien avec **Yves Salaün**, Président du Directoire du Grand Port Maritime de la Guadeloupe, Guadeloupe Port Caraïbes

« Notre objectif, c'est de gérer le port le plus efficacement possible, et d'avoir un effet de levier maximum sur les activités économiques qu'il induit. »

En 2012, Guadeloupe Port Caraïbes est devenu, par décret, un Grand Port Maritime. Qu'est-ce que ce nouveau statut a changé concrètement ?



Premièrement, la gouvernance n'est plus assurée par un conseil d'administration, mais par un directoire, un conseil de surveillance et un conseil de développement. Le directoire gère l'établissement, le conseil de surveillance surveille la gestion du directoire, le conseil de développement

fait le lien avec la société civile. La place des collectivités locales est renforcée dans le conseil de surveillance, celle de la société civile et des acteurs de l'environnement dans le conseil de développement.

Deuxièmement, le port devient propriétaire de son foncier, alors qu'il n'en avait que l'usage précédemment. Le foncier représente plus d'un quart du chiffre d'affaires, c'est donc un actif très important dont le législateur a souhaité transférer la propriété, ce qui va constituer un levier pour réduire le coût de passage de la marchandise. Cette réforme permet d'influer sur les prix pratiqués au sein de l'économie insulaire, notamment des biens de consommation importés qui pèsent sur les ménages.

Quelles sont les compétences de Guadeloupe Port Caraïbes ?

Notre première compétence est celle d'autorité portuaire. Elle porte sur la police du trafic maritime, des terminaux, la réglementation, notamment sur les marchandises dangereuses, l'aménagement et l'entretien des infrastructures ainsi que des équipements publics. Nos autres compétences sont industrielles et commerciales à travers l'exploitation économique et

la valorisation du domaine et la gestion des outillages du port.

Quel est son poids économique dans l'archipel ?

Les chiffres à retenir sont les suivants : 95 % des marchandises transitent par le port et 12 000 emplois sont générés par son activité. Cela représente 12 % des emplois de la Guadeloupe et 7 % ▶▶▶



Port de Folle Anse de Marie-Galante.



Marina de Bas-du-Fort.

►► de la valeur ajoutée créée dans l'île.

Quelles sont ses différentes activités ?

Guadeloupe Port Caraïbes, ce sont cinq ports à vocations différentes. Jarry/Baie-Mahault est le premier port de l'archipel pour le fret. Il comprend un terminal conteneurs, un poste roulier, le terminal « vracs » (par lequel transitent les matières premières essentielles : pétrole, farine, ciment, charbon, etc.) et une vaste zone logistique et industrialo-portuaire. Le port de Pointe-à-Pitre est affecté aux activités de croisière et aux lignes à passagers, de l'archipel aux îles voisines et dispose d'une base de réparation pour les grands yachts. Le port de Basse-Terre associe croisière et transport de marchandises alors que le port de Folle Anse est le cordon ombilical de Marie-

Galante avec la Guadeloupe continentale. Enfin, la Marina de Bas du fort, gérée par un concessionnaire, fait partie du domaine de Guadeloupe Port Caraïbes, et constitue le pôle de référence pour la plaisance.

Quels seront les grands défis de Guadeloupe Port Caraïbes dans l'avenir ?

La Guadeloupe est située à un carrefour stratégique pour les échanges de marchandises, à la croisée des deux lignes : Asie/Europe et Amérique du Nord/Amérique du Sud. Cela crée énormément d'opportunités et encore plus avec l'ouverture imminente du 3^e jeu d'écluses du canal de Panama. Le transbordement, c'est-à-dire le transfert de marchandises d'un bateau en provenance d'une grande ligne vers un navire de petite ligne et inversement, a augmenté de 15% à 30% en quatre ans à

Guadeloupe Port Caraïbes et va continuer sa progression. Nous devons accompagner cette évolution en étendant le terminal à conteneurs. Par ailleurs, le trafic croisière est en très forte hausse avec 30% de passagers en plus chaque saison. Nous accueillerons 280 000 passagers sur la saison 2014-2015. Au vu de ces perspectives, nous entamons une réflexion pour accueillir des navires de nouvelle génération, notamment ceux de 330 m, alors que pour l'instant, la taille des bâtiments accueillis se limite à 300 m. Enfin, je terminerai par ce qui constitue notre vocation première : développer l'économie de l'archipel. Il faut peser réellement sur le prix des importations, être économe dans notre fonctionnement et développer tous les partenariats possibles pour accompagner les filières qui peuvent prendre appui sur l'activité du port pour se développer. ■

*Grand Port Maritime de la Guadeloupe - Quai de Lesseps - BP 485 - 97165 Pointe-à-Pitre Cedex
Tél. : 0590 68 61 70 - Fax : 0590 68 61 71*



Port de Basse-Terre.

CMA CGM : un leader mondial du transport maritime par conteneurs

Entretien avec **Thierry Souladié**, Directeur régional chez CMA CGM Guadeloupe

Créé en 1978, le groupe CMA CGM transporte des conteneurs à travers le monde entier. Acteur économique majeur en Guadeloupe, la société réalise d'importants investissements dans les domaines de la sécurité et du développement durable et travaille en partenariat étroit avec la Douane.



Le groupe CMA CGM est le n°3 mondial et n°1 français du transport maritime par conteneurs. Pouvez-vous présenter l'historique de votre société en Guadeloupe et ses activités ?

CMA CGM, basé à Marseille et présidé par Jacques Saadé, est présent en Guadeloupe depuis sa création en 1978 et compte aujourd'hui 90 employés dans la région, où il représente entre 58 et 60% de parts de marché. Nos services comprennent le shipping, l'intermodal et la logistique. Notre activité majeure est le transport de conteneurs à l'import et à l'export, sachant que l'exportation concerne principalement l'acheminement des bananes vers le port de Dunkerque.

Globalement, le groupe emploie 20 000 collaborateurs dans le monde et 4 500 en France. Ayant réalisé un chiffre d'affaires de

16,7 milliards de dollars en 2014, il exerce ses activités dans plus de 160 pays grâce à son réseau de 655 agences. Chaque année, il transporte un volume de 12,2 millions d'EVP (équivalent vingt pieds) et dessert plus de 400 ports de commerce.

Quel est le profil de vos clients ?

Nous comptons notamment des clients transitaires, des planteurs de bananes, des grandes firmes de distribution (alimentaire, bricolage, etc.). Nous travaillons également avec des sociétés de démantèlement comme AGS, qui est l'un de nos principaux clients et des entreprises de retraitement (ferraille, etc.).

Comment travaillez-vous avec la Douane ?

Il existe un vrai partenariat entre CMA CGM et la Douane : nous

exerçons nos activités en Guadeloupe dans une zone sensible (flux illégaux, octroi de mer, etc.) et coopérons de manière harmonieuse lorsque nous sommes sollicités pour différents contrôles, par exemple en cas d'inspection des containers et des coques de bateaux. Lorsque la Douane a ciblé un certain nombre d'expéditeurs, de destinataires et de contenus, nous mettons à sa disposition les conteneurs afin qu'elle puisse effectuer son travail de vérification. Nous avons ainsi des relations quotidiennes avec les inspecteurs des Douanes.

Le développement durable est au cœur de votre stratégie. Pouvez-vous nous expliquer votre démarche en la matière ?

Les trois axes stratégiques du Groupe dans ce domaine sont les suivants : énergie, changement ►►



CMA CGM

Zone portuaire de Jarry
97122 Baie Mahault
Tél. : 0590 25 57 00
Fax : 0590 26 74 62
www.cma-cgm.com





- ▶▶▶ climatique et qualité de l'air; océans, environnement marin et biodiversité; innovations et solutions et services de transport durable.

Depuis 2005, la CMA CGM a décidé de diminuer ses émissions en CO₂ avec pour objectif de les réduire de 50% en 2015 par rapport au niveau de 2005. Afin de réaliser cette performance, le Groupe s'est doté de matériel naval intégrant les dernières technologies en matière de protection de l'environnement et de sécurité et notre flotte de bateaux est assez récente. Le navire amiral du groupe, le CMA CGM Jules Verne, inauguré en 2013 par François Hollande, possède notamment un moteur à injection électronique, une amélioration de l'hydrodynamisme, un système de traitement des eaux de ballast, un système de prévention des pollutions accidentelles.

Il a également investi dans des éco-conteneurs avec des planchers en bambou et des reefers à très basse consommation, un acier plus léger et des peintures à l'eau sans solvants. La société Greenmodal Transport, créée en 2012, combine le transport ferroviaire, fluvial et routier en garantissant le plus faible impact possible sur l'environnement au meilleur coût.

Nous avons obtenu en 2013 la certification ISO 14 001 pour la gestion des navires. Nous participons à de nombreuses initiatives en faveur de l'écologie : le Clean

Cargo qui est une plateforme d'échange entre Transporteurs et Clients/chargeurs, depuis 2005, ainsi que les programmes de réduction de la pollution atmosphérique notamment en Californie et à Hong Kong et l'index Environnemental des Ports, qui distingue les navires les plus performants.

Quelle est votre politique en matière de sécurité ?

La priorité principale est de préserver notre personnel et nos navires et d'être en conformité avec les normes internationales. Nous investissons beaucoup dans la formation rigoureuse de nos équipes afin d'assurer un haut niveau de préparation face aux situations d'urgence, réduire les accidents maritimes, ancrer une véritable culture de la sécurité et prévenir les risques liés aux marchandises (dangerosité, sensibilité, positionnement sur les terminaux dans des zones spécifiques, etc.). Le Groupe possède les certifications

ISM (International Safety Management), ISPS (International Ship et Port Security), C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) et CDI (Chemical Distribution Institute). De plus, les agents européens sont certifiés AEO (Opérateur économique agréé). Une inspection de chaque navire est réalisée une fois par an.

Quelle est votre stratégie de développement à long terme ?

Notre volonté est de poursuivre la croissance du groupe en misant prioritairement sur la qualité de service pour les clients.

La Guadeloupe souhaite jouer un rôle majeur en développant la possibilité d'être un hub régional : à partir de notre territoire, on peut redistribuer les conteneurs en provenance des lignes-mères (Europe, Asie, etc.) dans les zones de l'inter-Caraïbes et les côtes Est de l'Amérique du Sud. Nous travaillons en étroite collaboration avec le Grand Port maritime de la Guadeloupe qui est en train de se mettre aux normes ISPS.

La stratégie de CMA CGM consiste à investir dans du matériel de pointe afin de réduire les coûts et construire de puissantes alliances sur les marchés. Nous cherchons à nous différencier de nos concurrents par l'excellence commerciale. Nous avons développé le transport en reefer (conteneurs frigorifiques) et avons ainsi transporté 821 000 EVP reefer en 2014. Le e-commerce nous permet de faciliter nos relations avec nos clients. ■





Accompagner l'activité économique du territoire

Entretien avec **Georges Boucard**, Directeur de cabinet de la Ville des Abymes, Attaché Parlementaire du Député Eric JALTON

La ville des Abymes, qui appartient à la Communauté d'agglomération de Cap Excellence, est un des moteurs de l'économie guadeloupéenne. L'octroi de mer, taxe reconduite pour la période 2015-2020, constitue une part importante de son budget.

Pouvez-vous nous présenter la ville des Abymes et son apport à l'économie locale ?



Comptant 60 057 habitants, elle se situe au centre de l'archipel de la Guadeloupe et comprend plusieurs zones d'activités économiques dont la principale, nommée la Providence, bénéficie du label Haute Qualité Environnementale (HQE) avec une certification ISO

14001 : les entreprises qui s'y installent ont donc l'obligation de respecter les préconisations de développement durable que la ville a adopté dans le cadre de son Agenda 21 lancé en 2011 et de la mise en place d'un Plan Climat Energie Territorial. Les enjeux environnementaux sont cruciaux car notre territoire est exposé à des menaces et des risques majeurs liés au réchauffement climatique comme par exemple la montée

des eaux. En effet, des parties de notre territoire sont situées au dessous du niveau de la mer, et il est donc important pour nous de prendre toutes les mesures nécessaires à la sécurité des habitants. Nous attendons avec impatience les conclusions de la Conférence sur le Climat qui se tiendra à Paris en décembre prochain car nous nous inscrivons dans cette dynamique et suivons les prescriptions des experts. Nous avons notamment accueilli Jean Jouzel, le vice-président du GIEC, et Raúl Montenegro, prix Nobel alternatif.

La ville des Abymes fait partie, avec Pointe-à-Pitre et Baie-Mahault, de la Communauté d'agglomération Cap Excellence dont notre Député-maire Eric Jalton est également président. Cette collectivité est au cœur de l'activité économique guadeloupéenne et possède notamment une plateforme aéroportuaire Pôle Caraïbe très fréquentée ainsi que le port de Pointe-à-Pitre Jarry-Baie-Mahault qui représente également un atout économique fort

pour notre territoire. Nous avons l'ambition dans les cinq ans qui viennent de créer un Pôle d'excellence avec un ou plusieurs clusters, autour de Pôle Caraïbe dans les métiers de la logistique, du transport et de l'agro-transformation « bio » à forte valeur ajoutée provenant de notre biodiversité. « Abymes... the Place to Be... » comme disent nos voisins caribéens anglophones.

L'octroi de mer est une recette importante pour la Guadeloupe. En quoi joue-t-il un rôle important également pour les Abymes ?

L'octroi de mer est une taxe touchant les produits importés dans les départements d'Outre-mer. Son objectif est de protéger et de développer la production locale. L'Union européenne a reconduit ce dispositif pour la période 2015-2020. Il alimente le budget des collectivités locales et notamment celui des communes. La Région est l'organisme collecteur de la taxe qui est calculée par le service des douanes et qui ne touche pas certaines catégories, notamment les produits culturels.

ABYMES



Mairie des Abymes
Rue Achille René Boisneuf
97139 Les Abymes
Tél. : 0590 93 80 80
Fax : 0590 93 80 83



►► Concernant les apports pour le budget de la ville des Abymes, l'octroi de mer intervient dans trois domaines différents : tout d'abord, une dotation principale de 24 millions d'euros qui représente 29% de notre budget. Pour les autres communes du territoire, cette part oscille entre 30 et 40 %.

Une deuxième part, versée en fin d'année, qui dépend de l'activité économique, est destinée au développement économique et représentait jusqu'en 2014 entre 1,5 million et 1,7 million d'euros. En raison notamment de la crise, cette somme ne représentera cette année que 850 000 euros et nos prévisions sont encore plus basses pour 2016. Le Fonds régional de développement économique représente une aide importante pour nos programmes d'investissements.

La dernière part est une subvention de fonctionnement versée en fin d'exercice par la Région qui correspond à 4% de l'octroi de mer.

Pourquoi peut-on dire qu'il s'agit d'un indicateur pertinent pour mesurer l'activité économique ?

Plus les échanges commerciaux sont denses, plus la perception de l'octroi de mer est importante : cela nous permet donc de mesurer l'activité économique de nos entreprises. La baisse d'activité en

2014 a par conséquent entraîné une baisse importante de recette pour notre budget et 2015 devrait également suivre la même tendance.

La Douane aujourd'hui souhaite accompagner les entreprises de Guadeloupe à l'exportation. Est-ce un atout pour les sociétés des Abymes ?

Nos sociétés possèdent un savoir-faire lié à la réglementation européenne à laquelle elles sont soumises : cette qualité est un atout à l'exportation par rapport à d'autres pays des Caraïbes qui n'ont pas la même exigence en matière de normes. Par exemple, pour le matériel scolaire, des entreprises des Abymes fournissent des produits dans les Caraïbes dotés du marquage CE, ce qui permet de constituer une protection pour les écoliers, par exemple en cas de tremblement de terre.

Nous sommes un vecteur de la technologie européenne vers ces régions. Il est donc très important que la Douane accompagne les entreprises locales notamment avec les mécanismes complexes de documentation nécessaire aux exportations. Outre la Douane, la Chambre de Commerce et d'Industrie, en partenariat avec la Coface, permet aux entreprises exportatrices de bénéficier de garanties de paiement en matière d'exportation.

La ville des Abymes est engagée dans un vaste projet de transformation économique et sociale, le Programme de Rénovation Urbaine. Comment avance ce chantier ? Et qu'en sera-t-il du NPRU ?

Le Programme de Rénovation Urbaine des Abymes vise à développer l'attractivité du territoire et s'inscrit dans une réflexion globale de restructuration, concernant notamment l'amélioration des conditions de vie des populations de quelques quartiers prioritaires, notamment Grand Camp et Raizet ainsi que le centre-ville. Pour le nouveau programme de rénovation urbaine (NPRU), les secteurs concernés sont les quartiers du Vieux Bourg, les co-propriétés dégradées du Raizet et d'autres quartiers de l'agglomération de Cap Excellence.

Ces programmes de rénovation urbaine représentent environ un milliard d'euros de travaux. La première phase arrive à son terme en 2015 et le NPRU sera porté par Cap Excellence. Il est important pour nous d'obtenir autant de financements que nous avons obtenu lors du premier programme afin d'achever les opérations de réduction de l'habitat indigne. Nous travaillons en collaboration avec l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) et les Ministères de la Ville et de l'Ecologie. ■

La Chambre régionale des comptes des Antilles, Martinique, Guadeloupe, Saint-Martin, Saint-Barth et de la Guyane au cœur du parc d'activité HQE de la Providence.



Accompagner le développement économique

Cap Excellence regroupe les villes des Abymes, de Pointe-à-Pitre et de Baie-Mahault qui se sont dotées d'un projet commun de développement du territoire.



La Communauté d'agglomération de Cap Excellence, créée le 30 décembre 2008, est composée des villes des Abymes, de Pointe-à-Pitre et de Baie-Mahault et représente environ 105 000 habitants. Son président est M. Eric Jalton et M. Christian Gatoux son directeur général. Elle se trouve au cœur d'un territoire stratégique avec des zones d'activités, l'aéroport Guadeloupe-Pôle Caraïbes, le Grand Port maritime, le centre hospitalier universitaire et des sièges de grandes entreprises et administrations (IEDOM, CAF, etc.). Son siège social, s'étendant sur une surface de plus de 1 000 mètres carrés, se situe Boulevard Légitimus à Pointe-à-Pitre, à l'entrée des villes de Pointe-à-Pitre et des Abymes, au centre de l'agglomération élargie.

Elle exerce quatre compétences obligatoires conformément à l'article L.5216-6 du CGTC : le développement économique, l'aménagement de l'espace communautaire, l'équilibre social de l'habitat et la politique de la ville dans la communauté.



M. Eric Jalton a précisé lors de son discours d'investiture, en avril 2014 que « le Schéma Directeur de Développement Économique (...) permettra de donner aux décideurs publics et aux porteurs de projet un cadre et un référen-

tiel précis, visant à rendre plus lisible et à optimiser les agencements et le développement social,

économique et environnemental de ce territoire, de son bassin d'activité, voire de la Région d'une façon générale. Il est en effet à noter que la polarisation de l'activité économique au sein de l'unité urbaine Pointe-à-Pitre, Les Abymes, Baie-Mahault, a connu un renforcement régulier dont le processus n'a pas toujours été maîtrisé par les pouvoirs publics, notamment communaux. Ce potentiel d'activité, qui s'amplifie grâce aux retombées de « l'effet de pôle », peut être un atout important et contribuer à la création d'emplois ».

PARTICIPATION DE CAP EXCELLENCE AU CAPITAL SOCIAL DE LA FUTURE SOCIÉTÉ AÉROPORTUAIRE

En 2012 fut créée la SASU Aéroportuaire ayant comme unique actionnaire la CCIG. Elle fut transformée en Société anonyme (SA) en septembre 2014. Une augmentation du capital (État et collectivités) a été réalisée ainsi que la prolongation de la concession par l'État de 40 ans maximum.

Cap Excellence est ainsi la seule communauté d'agglomération d'Outre-mer à être actionnaire d'une société aéroportuaire installée sur son territoire.

La collectivité a pour ambition de mettre en cohérence cette structure avec les équipements de son territoire (port de Jarry, terminal de croisière, etc.) et de la faire contribuer à sa stratégie d'aménagement et de développement (SCOT, SRDE, redynamisation des zones d'activité).



►► **UNE SUBVENTION DE 28,16 MILLIONS D'EUROS POUR LE PROJET TRAM'EXCELLENCE**

Les projets d'aménagement de l'espace communautaire se déclinent sur trois axes : l'habitat, le déplacement et l'environnement. La collectivité souligne que *« si entreprendre une politique d'aménagement du territoire, c'est améliorer le quotidien de ses habitants, c'est aussi enrichir son identité et son image. Ainsi l'aménagement du territoire de l'Agglomération est fondé aussi sur des opérations de communication. Grâce à l'ensemble des actions menées, Cap Excellence est une agglomération dont l'identité est en pleine métamorphose. Renouveler les équipements, rééquilibrer les espaces, créer des zones d'activité, proposer des activités culturelles sont autant d'initiatives qui construisent progressivement le caractère dynamique et moderne de Cap Excellence. »*

Cap Excellence, en partenariat avec le Syndicat mixte des transports du Petit Cul-de-Sac Marin, l'autorité organisatrice des transports urbains de l'agglomération, travaille sur un projet de tramway prévu pour être opérationnel à l'horizon 2020.

Le réseau de transport s'organisera à terme autour de deux lignes de tramway sur 31,3 kilomètres. La mise en service des trois tranches du réseau est prévue en trois temps : 2019, 2023 et 2030.



Ségolène Royal, Ministre de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie, et Alain Vidalies Secrétaire d'Etat chargé des Transports, ont annoncé en décembre 2014 que le projet de tramway avait été retenu dans le contexte d'un appel à projet national et recevra une subvention de 28,16 millions d'euros.

La nouvelle politique de la ville de Cap Excellence est basée sur le Contrat de ville 2015/2020 qui *« constituera le cadre unique de mise en oeuvre de cette nouvelle Politique de la Ville. Il devra correspondre à une démarche intégrée incluant à la fois les enjeux des trois piliers définis par l'Etat : la cohésion sociale, l'emploi et le développement économique, le cadre de vie et le renouvellement urbain et les trois objectifs transversaux à ces axes que sont l'action en faveur de la jeunesse, l'égalité entre les femmes et les hommes, la lutte contre les discriminations. »* Une démarche partenariale a été engagée dans ce cadre avec un appel à projet transitoire lancé en avril 2015.

UN ACTEUR MAJEUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

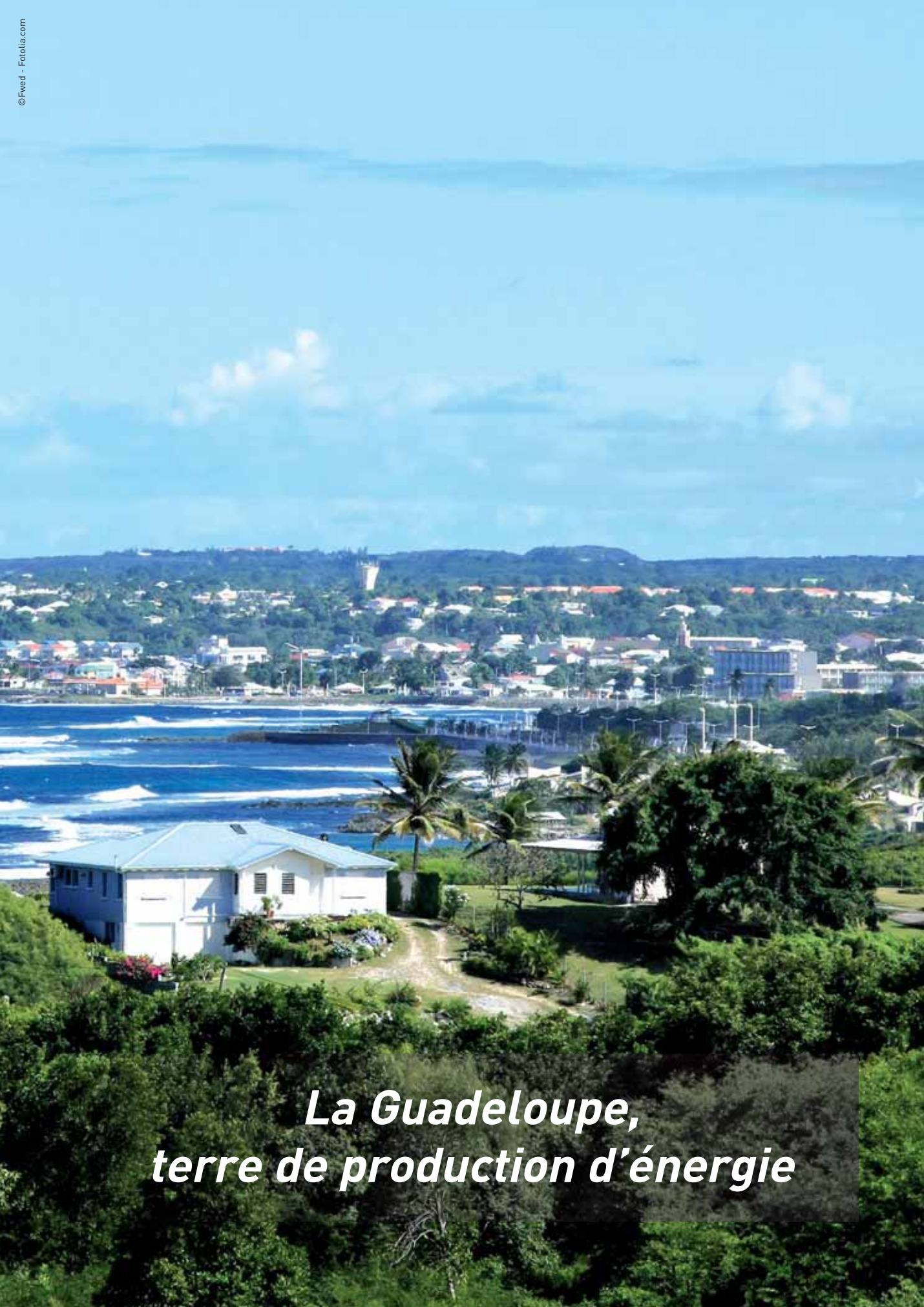
Cap Excellence s'est engagé dans une démarche ambitieuse en matière d'environnement à travers

notamment son projet territorial de développement durable basé sur plusieurs principes fondateurs : lutter contre le changement climatique, préserver la biodiversité des milieux et des ressources, accompagner la cohésion sociale et la solidarité entre les territoires et les générations, permettre l'épanouissement des habitants, et assurer une dynamique de croissance selon des modes de production et de consommation responsables.

La mise en place d'un Agenda 21 et d'un plan climat énergie territoire (PCET) s'inscrit dans cette démarche. Le PCET se situe dans la continuité du Bilan de Gaz à Effet de Serre patrimoine et compétences (BEGES) réalisé en 2012.

Il vise, à l'horizon 2020, une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre par rapport au niveau de 1990, une amélioration de 20 % de l'efficacité énergétique et une baisse de 50 % de la consommation d'énergie finale couverte par les énergies renouvelables. ■





***La Guadeloupe,
terre de production d'énergie***



Directeur :
Tanneguy DESCAZEAUD

La SARA, Fournisseur d'énergie depuis plus de 40 ans

Du Pétrole brut aux carburants :

- La SARA délivre 1.2 Millions de tonnes de produits par an (essence, gazole, kérosène, fioul pour les industries, gaz et pétrole lampant).

Des produits fabriqués et distribués de qualité :

- La conformité des produits est contrôlée par son Laboratoire accrédité COFRAC depuis 2002 pour les produits pétroliers.

La Sécurité et le respect de l'environnement, notre priorité dans l'exercice de nos métiers :

- La SARA s'appuie sur une solide organisation, le suivi rigoureux des installations et la formation régulière des hommes en matière de sécurité.

Entreprise citoyenne, tournée vers le développement du tissu local, la SARA a choisi de s'implanter dans :

- L'Education, la Formation des jeunes et l'Insertion.
- La participation au Développement Economique local.
- La Sécurité.

DES FEMMES ET DES HOMMES QUI S'ENGAGENT



24 heures sur 24

7 jours sur 7

365 jours sur 365

SOCIETE ANONYME DE LA RAFFINERIE DES ANTILLES

Guyane : 0594 25 50 50 • Guadeloupe : 0590 38 13 13 • Martinique : 0596 50 18 94

www.sara-blog.fr



BOUILLANTE 1 ET 2, LES PRINCIPALES INSTALLATIONS À LA LOUPE ...



Séparateur principal

- Réalise la séparation des phases eau et vapeur - Volume total : 57,7 m³
- Débit vapeur de 125 tonnes/h pour l'alimentation des turbines en vapeur haute pression (à 167 °C et 7,5 bars absolus)
- Débit d'eau de 472 tonnes/h

Zone des puits géothermiques

- 3 Puits de production : BO4, BO5 et BO6
- Profondeur des forages : 1 090 à 2 500 mètres
- Nature du fluide : diphasique (eau + vapeur)
- Température du fluide : 225 °C en surface (260 °C au niveau réservoir)
- Débit total : 600 tonnes/heure à une pression de 26 bars en surface



Unité de production de Bouillante 1

- Construite par EDF de 1982 à 1986
- Réhabilitée par Géothermie Bouillante en 1996
- Groupe turboalternateur Alstom de 5 mégawatts
- Reconstituée en 2013

Transformateur principal, 22 000 KVA

- Évacuation de l'énergie électrique produite par les unités **Bouillante 1 et 2**
- Tension entrée : 5 500 volts (sortie alternateurs)
- Tension sortie : 63 000 volts (réseau EDF)



Unité de production de Bouillante 2

- Construite par Géothermie Bouillante en 2002-2003
- Groupe turboalternateur Franco Tosi de 11 mégawatts

La Centrale de Bouillante, une infrastructure phare en Guadeloupe

C'est à Bouillante en Guadeloupe que se développe la géothermie haute température. Disponible 24 heures sur 24, non tributaire des conditions climatiques, régulière et inépuisable, cette énergie vertueuse sur le plan environnemental, répond d'ores et déjà à près de 6% des besoins en énergie de la Guadeloupe.

UNE ÉNERGIE DU FUTUR... À NOTRE POR- TÉE !

Si elle était peu connue jusqu'à présent, l'intérêt pour la géothermie se renforce en France, depuis plusieurs années. Il est vrai que les atouts de cette énergie de demain sont réels. On peut ici évoquer au moins cinq d'entre eux, qu'ont définis les scientifiques spécialistes de ce sujet. La géothermie ne participe pas à la dégradation du climat et ne nécessite pas de transport ni de stockage de substances polluantes ou dangereuses ; elle bénéficie d'un impact carbone très faible. C'est une ressource inépuisable à l'échelle humaine à condition de bien gérer le réservoir. Régulière et disponible 24 heures sur 24, elle n'est pas tributaire des conditions climatiques comme le sont l'énergie solaire ou l'énergie éolienne.

Il s'agit d'une ressource locale, non importée. Enfin le taux de disponibilité moyen des centrales géothermiques à travers le monde est très élevé puisqu'il représente 90 %. Cet objectif est à la portée de Bouillante.

Concrètement, la géothermie utilise la chaleur de la terre. La température liée à l'augmentation de la profondeur augmente en moyenne de 3,3 °C par 100 mètres, voire davantage. C'est le cas en Guadeloupe où l'activité volcanique datant de moins d'un million d'années génère de la chaleur en profondeur qui, si elle permet de porter l'eau à haute température, peut aussi être utili-

sée pour produire de l'électricité. C'est ainsi que la première centrale géothermique productrice d'électricité en France a été bâtie à Bouillante, sur la côte ouest de Basse-Terre. Située à 15 kilomètres à vol d'oiseau du volcan de la Soufrière, sans qu'un lien direct n'existe toutefois entre ces deux points, la ville était autrefois connue pour ses sources chaudes. De fait, elle avait été surnommée «Fontaines Bouillantes».

Les premières prospections ont été réalisées en 1963 et c'est donc depuis cinquante ans déjà que la commune de Bouillante et la géothermie haute température ne font qu'un. Pourtant, l'aventure est loin d'être arrivée à son terme : les projets ne manquent pas !

En 1984, il a été décidé de créer une unité de production d'une capacité de 5 MW. Elle a été mise en service en 1986 par EDF, puis reprise par le groupe BRGM en 1995. Entièrement reconstruite en 2013 c'est une unité parfaitement compétitive. De 2002 à 2004, une nouvelle unité de surface a vu le jour, inaugurée en 2005. Cela porte la production totale de la centrale de Bouillante à 15 MW, ce qui représente environ 6 % de la consommation électrique de l'île.

BOUILLANTE 3, VERS UNE NOUVELLE AUGMENTATION DE LA PRODUCTION

L'enjeu est double :

- répondre à la hausse de la demande

- ne pas porter atteinte aux équilibres naturels.

L'exploration d'une portion du réservoir, située au nord de la Baie, est envisagée dans le cadre d'un nouveau projet, dit Bouillante 3, après les projets Bouillante 1 et 2 déjà réalisés. La capacité de production attendue représente plusieurs dizaines de MWe selon les projections actuelles. Une première phase de forages d'exploration devrait confirmer ce potentiel, ce qui permettra, en cas de succès, d'initier la phase de développement comprenant le forage de puits producteurs, la mise en place de conduites de transport des fluides, et la construction d'une nouvelle unité de production électrique dont le lieu exact d'implantation reste à déterminer dans les meilleures conditions possibles pour tous.

Cette montée en puissance implique de s'adapter aux contraintes et particularités liées au caractère insulaire de la Guadeloupe.

Géothermie Bouillante est prête à y faire face dans le cadre d'une ouverture du capital en cours d'étude.

Ces évolutions attendues seront suivies avec attention, en Guadeloupe, en France, mais également, dans les autres îles de la Caraïbe, qui pourraient, elles aussi, à l'avenir, mettre ainsi en valeur leur potentiel énergétique et contribuer à préserver le cadre de vie des générations futures. ■

GK

Conseils



- Étude d'impact
- Conseil en ingénierie environnementale
- Étude d'aménagement et d'équipement au profit des personnes à mobilité réduite



41, rue Saint-Sébastien - 75011 PARIS
Tél. : +33 1 49 29 11 00
E-mail : dgauthier@gk-conseils.fr



**Au service de la lutte
contre la fraude**

« S'adapter à un environnement en constante évolution »

Entretien avec **Danielle Letin**, chef d'unité, brigade de surveillance extérieure de Pointe-à-Pitre

Les 16 agents de la brigade de surveillance extérieure de Pointe-à-Pitre luttent quotidiennement contre la fraude.

Contrefaçons, tabac, protection du territoire, du consommateur, des espèces menacées, votre mission est très vaste. Comment y faites-vous face et avec quels moyens ?



La brigade de surveillance extérieure de Pointe-à-Pitre est une unité qui compte un effectif de 16 agents. Dans le cadre de la lutte contre les grands trafics opérée par les services de la surveillance, nous veillons au respect des réglementations visant à protéger le citoyen au

regard des marchandises prohibées (stupéfiants, contrefaçons) ou soumises à réglementation spécifique (armes, convention de Washington, protection du consommateur, etc.). Elle dispose à cet effet de moyens d'intervention (un véhicule sérigraphié, deux véhicules banalisés). Ils sont complétés par divers équipements (appareil à rayons X, endoscope, etc.). À ces moyens permanents, il convient d'ajouter l'appui des équipes maîtres-chiens de la douane.

Avez-vous un domaine d'intervention particulier ou des spécialisations dans votre brigade ?

Nous luttons au quotidien contre les fraudes. Nous avons une mission de terrain, orientée vers le

contrôle des marchandises en mouvement, mais notre activité phare, c'est la lutte contre les contrefaçons. En termes de résultats, le nombre d'articles de contrefaçons saisis en 2014, par la BSE de Pointe-à-Pitre s'élève à plus de 174 000 articles.

Depuis votre prise de fonction, notez-vous une évolution dans les moyens employés par les fraudeurs et comment vous y adaptez-vous ?

Depuis mon entrée dans l'administration des douanes en 1996 à aujourd'hui, il y a effectivement eu une évolution des modes opératoires des organisations de fraude et un changement dans le comportement des usagers pour contourner les réglementations douanières en vigueur. La lutte contre la fraude exige toujours plus de réactivité, d'adaptation et de créativité de la part des agents.

L'administration des douanes renouvelle sans cesse ses méthodes de travail. Pour ce qui est de la surveillance, la branche où j'exerce, cela passe par une modernisation des équipements et des dispositifs de contrôle, une meilleure coordination des services, une solide organisation du renseignement et de la collecte d'informations.

L'adaptation à un environnement en constante évolution a conduit aussi l'administration à aborder de manière spécifique la question de

la sécurité des agents de la surveillance terrestre dans l'exercice de leurs missions. Dans cette optique, nous sommes formés aux techniques professionnelles de contrôle et d'intervention (TPCI).

Quelle est la particularité de Pointe-à-Pitre qui est votre territoire, par rapport à Basse-Terre ou au Raizet ?

A l'inverse du Raizet tourné vers le flux aérien, Pointe-à-Pitre, tout comme Basse-Terre, agit pratiquement dans les mêmes domaines : flux terrestres et portuaires. La particularité de Pointe-à-Pitre, c'est que c'est dans cette partie du territoire que se trouve le siège du Port autonome de la Guadeloupe devenu depuis peu Guadeloupe Port Caraïbes. Le port de Pointe-à-Pitre a une activité variée qui englobe : la croisière, le cabotage, la gare maritime de Bergevin. Le trafic passagers se décompose en trois grandes catégories : la croisière, les relations inter-îles (Martinique, Saint-Martin, Saint-Barthélemy, Dominique, Sainte-Lucie), les relations archipels (les Saintes, Marie-Galante).

Pointe-à-Pitre, c'est aussi de nombreux commerces, une marina, un port de pêche. Autant de zones d'activités qui permettent à la brigade d'avoir des missions variées : lutte contre les contrefaçons, stupéfiants, tabacs, trafics d'alcools ou protection du consommateur (normes sanitaires), respect de la convention de Washington. ■

Lutter contre les stupéfiants avec des équipes cynophiles

Entretien avec **Pascal Aramon**, référent Equipe de maîtres-chiens (EMC)

Lorsque les moyens humains sont réduits, l'intelligence et l'instinct des animaux dressés peuvent être d'un grand secours. C'est le cas des équipes cynophiles des douanes.

Face aux évolutions des trafiquants, comment se spécialiser efficacement pour lutter contre le trafic de stupéfiants ? Et avec quels moyens ?

L'administration des douanes lutte déjà de manière très efficace contre le trafic de stupéfiants. Cela se matérialise par les saisies de plus en plus importantes, chaque année. Cette mission est prioritaire. Face aux procédés des trafiquants, qui sont de plus en plus ingénieux,

elle s'efforce ainsi de réagir. Concernant les équipes cynophiles, leur technicité leur confère une rapidité d'exécution sur le terrain et lors des contrôles, qui est due à l'effort de sélection et de formation des chiens.

En quoi vos équipes de maîtres-chiens apportent-elles un soutien déterminant ?

Elles apportent un soutien capital en mettant leurs compétences au service des différents axes de contrôle. Elles sont, tout d'abord, un moyen supplémentaire mis à disposition des équipes sur le terrain.

Elles ont également un pouvoir déstabilisant sur le trafiquant. La simple vue du chien et l'annonce de sa participation active lors du contrôle suffit à déstabiliser le trafiquant ou à générer de la nervosité, doublée d'un comportement

suspect... Une autre de leurs avantages est d'offrir une première « sélection », qui permet par la suite d'effectuer une inspection approfondie de la zone ou objet ciblé.

L'objectif de l'équipe cynophile est de faciliter le travail des collègues douaniers, de leur faire gagner du temps pour une meilleure organisation des recherches et un plus grand nombre d'interventions. Pour passer au peigne fin les hangars et autres dépôts, l'intervention des Équipes Maîtres-Chiens (EMC) est également très utile.

Leur efficacité s'illustre par la découverte de caches aménagées, que le service ne découvrirait pas systématiquement. Enfin, l'EMC fait preuve de mobilité et d'adaptation, en multipliant les zones d'intervention (aéroport, port, route, mer), ainsi que de disponibilité, car elle peut être sollicitée à tout moment.

L'EMC apporte également sa technicité à d'autres administrations en collaborant avec les

services de gendarmerie, police, armée et services pénitentiaires.

Quelles ont été les grandes opérations menées en 2014 ?

En 2014, les EMC ont démantelé un réseau de trafic de stupéfiants grâce aux différentes saisies réalisées dans le secteur postal (Chronopost et fret) en provenance de Saint-Martin. Elles ont effectué des opérations de contrôle lors de grandes manifestations, par exemple le festival « Terre de Blues ».

Elles ont également collaboré avec le service de l'Office central pour la répression du trafic illicite des stupéfiants (OCTRIS) pour le contrôle d'un caboteur en provenance de Dominique, avec la gendarmerie lors d'opérations commandées par la Préfecture, avec la police pour les opérations dans les zones de sécurités prioritaires (ZSP).

Enfin, elles ont effectué des contrôles au camp militaire du Régime du service militaire adapté (RSMA) et au centre pénitentier de Baie-Mahault. ■



« Une adaptation permanente est nécessaire »

Entretien avec **Stéphane Thomas**, chef du Pôle orientation des contrôles, Direction régionale des douanes et des droits indirects de Guadeloupe

Le pôle orientation des contrôles (POC) remplit une mission de support, d'analyse et d'orientation. Son action est liée au développement du commerce international.



cigarettes et cocaïne dans des iguames et des noix de coco.

Quelle est la particularité de votre service au sein de la Direction régionale des douanes ?

Le Pôle orientation des contrôles (POC) est à la fois un service support, d'analyse et d'orientation comme son nom l'indique. Service support, car le chef de POC a autorité sur le Centre de liaison interservices qui reçoit en réel la position des unités sur le terrain et toute information relative à la sécurité des contrôles. Le service contentieux assure, lui, la gestion administrative des

dossiers en suite de constatations, réglés le plus souvent par voie transactionnelle, ainsi que la poursuite devant les tribunaux pour les dossiers les plus importants. Il comprend aussi un service d'analyse par le biais de la Cellule régionale d'orientation des contrôles (CROC) dont le travail consiste, d'une part, à centraliser et enrichir le renseignement avant diffusion aux bureaux et brigades et, d'autre part, à réaliser des analyses de risques grâce aux informations contenues dans les bases de données. Le POC

comporte de surcroît un service d'orientation des contrôles enfin, sur la base des renseignements et analyses de risque, afin d'optimiser ces contrôles pour lutter au mieux contre les trafics frauduleux sans nuire à la nécessaire fluidité du trafic licite. L'orientation des contrôles permet également d'obtenir des résultats probants dans l'ensemble des secteurs où la douane joue un rôle. La particularité du POC Guadeloupe découle du caractère archipélagique du département. Tous les secteurs de fraude sont concernés et tous les vecteurs : passagers et frets maritimes et aériens, frets postal et express. L'orientation des contrôles consiste à trouver un juste équilibre en répartissant les moyens sur ces différents flux, en différents lieux et en donnant la priorité aux domaines les plus sensibles, sans pour autant négliger les infractions de moindre importance.

Quels sont vos axes d'intervention et les résultats que vous obtenez ?

Grâce aux analyses et aux orientations que nous donnons aux services, nous participons à l'optimisation des contrôles et, partant, à l'amélioration des résultats. En 2014, les équipes de la Direction régionale de Guadeloupe ont saisi par exemple près de 53 kilos de cocaïne, 197 000 articles de contrefaçon, 30 armes et plus de 7 100 cartouches de cigarettes. Il faut savoir que la contrebande de cigarettes, en provenance de Saint-Martin notamment, se développe compte



►► tenu du fort différentiel de prix de vente avec la Guadeloupe (15 à 20 euros la cartouche contre 70 en Guadeloupe en moyenne). Ce travail de ciblage et d'analyse de risque permet d'obtenir ces bons résultats sans ralentir la grande majorité des flux. Ainsi, le temps moyen de passage en douane des marchandises est désormais d'environ 7 minutes. On peut donc affirmer que la mission de contrôle est compatible avec la mission économique de la douane qui vise à faciliter les mouvements de marchandises au bénéfice des entreprises.

En 2015, pour la deuxième fois, un Plan régional de contrôle des pêches maritimes et des produits de la mer est mis en place en Guadeloupe. Quels sont ses objectifs et comment votre service y contribue-t-il ?

L'objectif de ce plan est d'unir les forces des différentes administrations compétentes dans ce secteur économique sensible, notamment depuis les restrictions consécutives au problème de pollution maritime par la chlordécone. Les pouvoirs juridiques des administrations sont différents et le plus souvent complémentaires. Ce plan se concrétise par l'organisation d'opérations conjointes ou coordonnées, et par un échange d'informations. Ces opérations ont prouvé leur efficacité : on peut citer par exemple des saisies de plusieurs centaines de kilos de lambis, espèce protégée dont la pêche saisonnière est strictement

réglementée. Je précise que la Direction régionale des garde-côtes est également associée à ce plan. De nombreux contrôles en mer sont ainsi réalisés par les vedettes des douanes, soutenues par les avions et hélicoptères.

Ce plan s'attache à ne pas stigmatiser une profession fragilisée, mais sanctionner certaines pratiques isolées.

Quelle part représentent les produits mawon dans votre activité et quels sont vos moyens pour mettre à mal les contrefaçons ?

La lutte contre la contrefaçon est une priorité pour la douane. Les résultats obtenus dans ce domaine démontrent la présence des produits de contrefaçon en Guadeloupe. Ces saisies portent sur des emballages, des articles textiles (casquettes, polos, chaussettes), des sandales, ou des parfums pour l'immense majorité d'entre elles. Les saisies d'articles contrefaits dangereux (pièces détachées automobiles, médicaments par exemple) sont quasiment inexistantes dans le département.

Nos moyens d'intervention sont ceux du Code des douanes. Outre les contrôles « classiques » réalisés au moment de l'importation, l'article 63ter du Code des douanes permet au service, après information du procureur, de contrôler les locaux commerciaux, magasins ou entrepôts. C'est dans ce cadre que la majorité des saisies ont été réalisées. Nous restons

vigilants à l'évolution de ces trafics et à la migration des organisations de fraude. Nous sommes aussi aidés par les analyses de la Direction du renseignement douanier (DRD) notamment, et par les observations de terrain opérées au quotidien.

Comment voyez-vous l'évolution de votre action dans l'île ?

L'action de la douane évolue au fur et à mesure du développement du commerce international que nous devons maîtriser sans en être un obstacle, d'où la nécessité de contrôler mieux. Il est donc fondamental de développer le renseignement et les analyses de risque, sachant que l'immense majorité des flux sont licites.

La douane doit également s'adapter aux méthodes souvent très ingénieuses des trafiquants afin de juguler au mieux les grands trafics, notamment de stupéfiants.

Une adaptation permanente est nécessaire et s'appuie sur une offre accrue de formation professionnelle des agents, dans un contexte réglementaire lui aussi en perpétuelle évolution, et dans un contexte budgétaire contraint. Le métier de douanier est un métier de plus en plus technique qui n'a plus grand-chose à voir avec celui du douanier d'antan.

Les agents des douanes savent s'adapter et, grâce à leur grand professionnalisme, l'efficacité est au rendez-vous. ■



Service commun des laboratoires : une expertise technique indispensable

Entretien avec **Henri Frigaux**, ingénieur, responsable d'établissement du laboratoire SCL Antilles

Le contrôle de la contamination par la chlordécone, pesticide interdit, a nécessité la création d'une section spéciale au sein du laboratoire, mais la lutte contre les stupéfiants demeure une priorité pour cette unité qui fonctionne en réseau pour mutualiser les connaissances et les performances.

Comment vous partagez-vous entre la Direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI) et la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF). Leurs demandes sont-elles très différentes ?



Depuis la création du Service commun des laboratoires (SCL) par fusion en 2007 des réseaux de laboratoires DGDDI et DGCCRF, le laboratoire ANTILLES a dû, en plus des demandes douanières traditionnelles, collaborer avec les services des Directions des entreprises, de la

concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIECCTE) Martinique, Guadeloupe et Guyane.

Le principal besoin spécifiquement antillais qui est apparu alors a été l'analyse des résidus de chlordécone, pesticide rémanent utilisé pour lutter contre le charançon qui ravageait les plantations de bananes. Aujourd'hui interdit, la chlordécone contamine encore les productions végétales et animales. Les demandes d'analyses de la DGCCRF représentent 45 % de notre activité, celles de la

douane 55 % (stupéfiants 40 % et les autres demandes douanières environ 15 %).

Les analyses et expertises doivent vous conduire à explorer bien des domaines. Pouvez-vous préciser l'étendue de votre champ d'action aux Antilles et les évolutions spécifiques qu'il connaît ?

Notre laboratoire a créé une section pesticide dédiée à l'analyse

des résidus de chlordécone dans les végétaux. Cette section a obtenu l'accréditation COFRAC¹, et analyse en moyenne 800 échantillons. D'autres types de demandes nous parviennent des services des DIECCTE notamment : recherche d'hydroquinone dans des crèmes dermiques, recherche de polluants dans des boissons, contrôle de volume des bouteilles de rhum, etc.



▶▶▶ Par ailleurs, l'activité douanière continue d'alimenter le laboratoire dans ses problématiques traditionnelles : recherche de fraudes fiscales sur des produits pétroliers, recherche d'anomalies sur les cosmétiques, identification de principes actifs sur des produits pharmaceutiques tels que stimulants sexuels ou anabolisants, assujettissement à la taxe « Prémix » de boissons alcoolisées sucrées, contrôle du respect des normes en collaboration avec les laboratoires SCL spécialisés de Métropole, classement tarifaire des produits lors du dédouanement.

Enfin, nous analysons les stupéfiants des trois départements français des Amériques (DFA) saisis par les services douaniers, mais aussi police et gendarmerie dans le cadre d'expertises judiciaires.

La lutte contre les stupéfiants conserve-t-elle un caractère prioritaire pour la douane et quelles sont les difficultés que vous rencontrez ?

Sur la zone Antilles Guyane, l'activité d'analyse des produits



stupéfiants demeure une priorité, les volumes saisis progressent avec une forte prévalence pour la cocaïne et son dérivé le crack (65 % des échantillons des stupéfiants analysés), les échantillons de cannabis (35 %).

Les drogues de synthèse telles que les dérivés amphétaminiques, cannabinoïdes de synthèse ou les dérivés de la cathinone sont traitées par d'autres laboratoires du SCL.

Notre capacité d'analyse est évaluée régulièrement sur tous les types de drogues par le biais d'analyses circulaires organisées par l'UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime) ou par le « réseau Stupéfiants du SCL » regroupant les laboratoires impliqués dans ce type d'analyse.

Quels sont vos rapports avec la communauté scientifique située en Métropole, en Europe et dans le monde ? Existe-t-il une mutualisation des découvertes ?

Le SCL fonctionne en réseau : 11 laboratoires avec des capacités

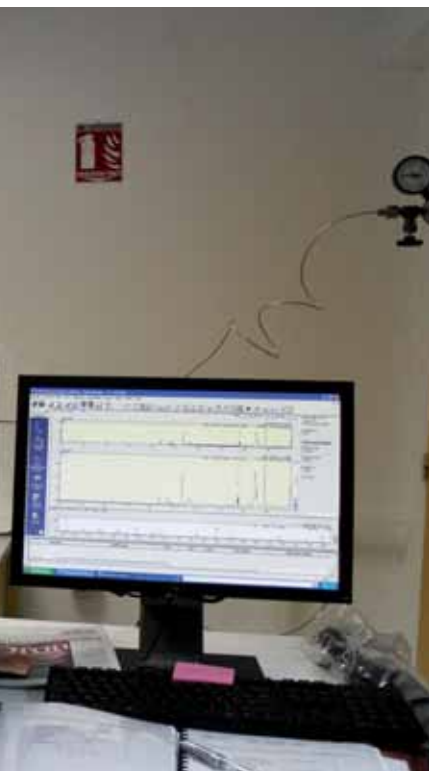
analytiques différentes et complémentaires.

Lorsqu'une fraude est pressentie et qu'elle n'a pu être identifiée localement, nous envoyons l'échantillon en co-traitance dans un autre laboratoire du SCL doté d'un matériel différent ou plus sensible permettant de mettre fin au doute.

Ce fonctionnement en réseau et en pôles de compétences permet de mettre à contribution l'ensemble des équipes et de fournir ce que le réseau a de mieux, en laissant peu de place à l'imprécision.

Par ailleurs, le SCL collabore régulièrement avec la communauté scientifique par le biais de colloques qu'il organise ou auxquels il participe, afin d'assurer une veille technologique et scientifique permettant de répondre le plus précocement possible, et même d'anticiper les crises à venir.

Ces échanges sont l'occasion de mutualiser les axes d'investigations scientifiques. ■



(1) COFRAC : comité français d'accréditation.



**La douane, acteur dans la lutte
contre la délinquance**

Une collaboration efficace avec les Douanes

Entretien avec **Cédric de Penfentenyo de Kerveregin**, Commandant de la compagnie de gendarmerie de Saint-Claude, Officier concepteur au Bureau des affaires criminelles de la sous-direction de la police judiciaire de la DGGN.

Issu d'une famille de marins, l'officier a œuvré pour la compagnie de Saint-Claude entre 2011 et 2014. Il est l'un des acteurs de la coopération avec les services des douanes et d'une mutualisation des moyens de chaque service. Depuis août 2014, il a rejoint la sous-direction de la police judiciaire à Issy-les-Moulineaux.

Quel est le parcours qui vous a conduit à occuper aujourd'hui ce poste de commandant de compagnie en Guadeloupe ?



Après l'obtention d'une maîtrise en agro-développement international, puis mon service national dans la Marine, j'ai passé le concours d'entrée et intégré en 2001 l'école des Officiers de la Gendarmerie Nationale (EOGN) de Melun. J'ai ensuite été affecté comme commandant de peloton au sein de l'escadron de gendarmerie mobile de Clermont-Ferrand (63) puis, selon mes souhaits, à la compagnie de gendarmerie départementale de Chantilly dans l'Oise (60). Enfin, en 2011, le commandement de la compagnie de Saint-Claude, ici en Guadeloupe, m'a été confié.

Vous avez été l'un des acteurs à l'origine de la coopération entre la gendarmerie et le service des douanes en Guadeloupe. Comment s'est faite cette mutualisation des moyens ?

Elle s'est faite progressivement depuis 2011. Après une première

expérience dans l'Oise, et une coopération très ponctuelle sur des opérations spécifiques généralement liées au travail illégal, j'avais l'idée et l'envie de renforcer cette proximité. Elle a pu se concrétiser en rencontrant M. Stéphane Thomas, chef du pôle orientation des contrôles de la direction régionale des douanes de Guadeloupe.

Une relation franche et directe s'est établie naturellement entre nous. Je pense que chacun y trouve son intérêt, et il s'agit d'un intérêt partagé. De mon côté, il me semble qu'il est double : nous sommes plus forts ensemble, dans le sens que nous pouvons mettre en place des dispositifs plus importants tout en profitant l'un et l'autre des compétences et prérogatives de chacun.

Par ailleurs, cette collaboration a permis de mieux nous connaître et d'échanger pour une plus grande efficacité sur le terrain. Cette volonté de collaboration entre tout à fait dans l'esprit de partenariat prôné par le Gouvernement et nos directions respectives.

Concrètement, à quoi correspond cette coopération et quels en sont les résultats ?

Depuis le mois d'août 2013, nous mettons en place, une fois par

semaine en moyenne, des opérations communes de contrôles d'identité et de véhicules, de jour comme de nuit.

En termes de résultats, nous occupons le terrain et nos concitoyens observent et constatent maintenant régulièrement des dispositifs mixtes et structurés, ce qui, en termes d'image et de prévention, est à mon avis une excellente chose.

Nos actions ont plus de poids et sont plus efficaces, notamment avec l'utilisation des équipes cynophiles douane ou gendarmerie qui interviennent indifféremment au profit de l'un ou l'autre des services, dans le cadre de ces opérations de contrôles routiers ou de regroupements d'individus.

Je suis ravi de constater que cette collaboration sur Basse-Terre a fait des émules, puisque ce type d'opération mixte a été étendu sur l'ensemble de l'île.

Nous avons ici, avec les brigades des douanes de Basse-Terre et de Deshaies, un excellent contact : des agents professionnels et motivés qui œuvrent dans le même état d'esprit. ■



↓ Enregistrement 4
↓ Ventes Ticketing Délais Tax Refund
↓ Gare SNCF Railway Station
↓ Partir par train Paris by train
↓

6

5

4

DOUANE

Des femmes et des hommes au cœur de l'action



Protéger le territoire et les consommateurs

Entretien avec **Myène Valérie Thomas**, Chef d'unité, brigade de surveillance extérieure de Basse-Terre

Cette femme d'action met en avant la prise en compte des aspects humains et l'importance de la coopération entre services pour mener à bien sa mission, dans un contexte où les réseaux de fraudeurs se professionnalisent.

Quel parcours vous a conduit à diriger aujourd'hui une brigade de surveillance des douanes ?



Mon parcours est tout à fait classique en douane et est animé par ma volonté de prendre une plus grande place dans le schéma décisionnel. J'ai débuté en 1996 comme agent de constatation surveillance à Calais Tunnel. Après une mutation en Guadeloupe en

2001, j'ai réussi le concours de contrôleur en 2004 suivi d'un retour en métropole, à Roissy-nuit, pendant 2 ans. J'ai retrouvé la Guadeloupe en 2006, précisément à l'aéroport du Raizet.

La fonction de chef d'équipe répond tout à fait à mon choix d'assumer plus de responsabilités. Je décide alors de demander ma mutation à Basse-Terre BSE, une brigade certes plus petite, mais où les missions dévolues permettent à tout un chacun de s'impliquer personnellement. Après avoir passé le concours de Contrôleur principal en 2011, j'ai profité d'une opportunité qui m'était offerte et accepté le poste de chef d'unité que j'occupe actuellement.

Quelle est votre mission sur l'Île et de quels moyens disposez-vous ?
Notre mission principale est la protection du territoire et du consommateur.

La singularité de notre unité par rapport au fonctionnement classique d'une brigade de surveillance des Douanes, réside dans les actes de coopérations menées. En effet, nous travaillons régulièrement avec des équipes de gendarmerie dans le cadre des opérations de lutte contre la délinquance (OLD) et avec les autres unités de la Direction (les équipes maitre-chien, BSE Deshaies, BSE Pointe-à-Pitre, l'unité navale basée en Martinique...).

Ce mode de fonctionnement permet d'assurer des conditions de sécurité optimales, de travailler sur des réseaux de renseignements en utilisant des moyens modernes et performants, et surtout de mettre en place des dispositifs de contrôle beaucoup plus dissuasifs.

Quelles qualités d'un chef d'unité mettez-vous en avant dans vos missions ?

La fonction de chef d'unité exige d'être en relation constante avec tous les niveaux hiérarchiques. Le chef d'unité est un maillon essentiel de la transmission d'informations. Il faut donc faire preuve d'un grand sens de la communication.

L'écoute, la prise en compte des aspects humains de chaque situation donnée est essentielle dans un modèle où l'on gère des hommes avant tout.

Comment voyez-vous l'évolution de la situation dans la lutte contre la fraude sur l'Île ?

La dynamique de coopération amorcée, surtout la coopération

inter-administration, est un élément essentiel de la lutte contre la délinquance. Cette mise en commun des pratiques et des connaissances est incontournable à l'heure où les réseaux de fraude se professionnalisent, y compris en Guadeloupe. La lutte contre la délinquance dans un contexte tel que celui que nous connaissons, concerne véritablement tous les acteurs de protection et de sécurité. On ne peut pas rester isolé.

Il faudra des brigades fortes, une professionnalisation accrue et une excellente connaissance du terrain. Le facteur humain sera déterminant, car les méthodes de contrôle devront être repensées en impliquant largement les agents. ■





Des missions variées à la brigade de surveillance extérieure du Raizet

Entretien avec **Marie-Line Galvani**, Chef d'unité, brigade de surveillance extérieure du Raizet

A la tête d'une unité de 41 agents, cette femme apprécie tout particulièrement la grande diversité des missions qui lui sont confiées. Relations professionnelles, humaines et gestion du service font partie de son quotidien. Avec des satisfactions et aussi des contraintes.

Trois femmes dirigent les trois unités du Raizet, de Basse Terre et de Pointe à Pitre : est-ce un hasard ou les qualités féminines sont-elles essentielles à ce poste ?



Il s'agit d'un hasard ! Nous avons toutes les trois été nommées suite au départ de nos prédécesseurs ou suite à la réussite à un concours qui nous a permis d'accéder à un grade supérieur.

Le fait d'être une femme n'est pas un critère déterminant pour occuper

ce poste, en tout cas pas dans notre administration. Néanmoins, à titre personnel et compte tenu de mon expérience, je pense que la façon différente qu'ont les femmes d'aborder les problèmes constitue un véritable atout pour exercer cette fonction.

Je gère une unité de 41 agents qui comprend 26 hommes et 15 femmes. Le chef d'unité doit être un manager de proximité, il doit être capable d'orienter l'action de son service et de définir les plans d'action selon les objectifs fixés.

Quel parcours avez-vous suivi pour être aujourd'hui chef d'unité de la BSE ?

A l'origine je souhaitais devenir assistante sociale mais comme beaucoup de jeunes, j'ai passé des



concours administratifs et j'ai réussi le concours d'agent de constatation des douanes dans la branche opération commerciale.

J'ai débuté en 1981 au bureau de Blanc-Mesnil. Mon travail consistait à traiter les dossiers contentieux. Ensuite, j'ai été admise au concours de contrôleur surveillance et affectée à Roissy

CDG. J'étais chef d'équipe sur le terrain et j'effectuais le contrôle des voyageurs. Puis j'ai été mutée en Guadeloupe en tant que contrôleur surveillance.

Admise au concours de contrôleur principal, j'ai été nommée chef de la cellule de ciblage, puis adjointe au chef d'unité à la B.S.E du Raizet. En 2008, j'ai été nommée





►► chef d'unité à la Brigade de surveillance au Raizet.

Quelles satisfactions vous procurent votre métier et quelles sont ses contraintes ?

Ce que j'apprécie plus particulièrement, c'est la diversité des missions qui me sont confiées. Le chef d'unité a une activité très variée et intervient dans plusieurs domaines.

Cette fonction me permet de combiner, d'une part, l'action sur le terrain et, d'autre part, les tâches administratives.

Par ailleurs, je dois représenter mon administration auprès des différents partenaires et administrations. J'apprécie particulièrement cet aspect de la communication.

Être chef d'unité implique aussi d'avoir une bonne maîtrise de la réglementation douanière. Cette exigence me permet de maintenir un niveau de compétence professionnelle et de dispenser des formations au niveau régional.

D'ailleurs, en réorganisant mon service, j'ai mis en place un livret de formation et d'accueil pour les nouveaux agents.

Côté contraintes, le chef d'unité doit être joignable à tout moment et on attend de vous que vous soyez toujours disponible. Il travaille en permanence dans l'urgence et les délais de réponse et de traitement des dossiers sont de plus en plus courts. Le management des agents demande un engagement important. C'est un exercice complexe surtout que le chef d'unité étant un manager de proximité, je dois faire preuve de discernement au quotidien.

Comment s'organiser pour avoir une vie de famille ?

Il est important de pouvoir concilier la vie professionnelle et familiale. Les agents de la surveillance travaillent le week-end, la nuit et les jours fériés. Il faut savoir déléguer et répartir les missions. Le rôle et l'implication des adjoints est essentiel dans l'organisation du service.

En ce qui concerne la famille, il est nécessaire que celle-ci s'implique et accepte les contraintes liées au métier.

Aujourd'hui, les nouvelles technologies mises à notre disposition me permettent de travailler à domicile. Il est important de déculpabiliser la femme par rapport à la vie de famille si nous voulons parvenir à la parité dans le travail !

Quels sont vos projets professionnels ?

J'aimerais devenir correspondante pour la douane dans la zone Caraïbe afin de faciliter et améliorer les échanges avec les pays de la Caraïbe. Je suis actuellement des cours d'anglais avec cet objectif à long terme. Par ailleurs, j'aimerais participer au développement des actions concernant le bien-être au travail et être assistante de prévention des risques socio-professionnels. Notre administration a pris conscience des risques liés à notre activité et de nombreux groupes de travail sont mis en place pour développer les actions de préventions. Bien entendu, j'aspire à accéder au grade supérieur.

Marie-Line GALVANI a été faite chevalier de la Légion d'honneur. ■



Marie-Line Galvani et Sophie Malhael contrôlent au Terminal Régional.

« Notre force : bien connaître nos collègues »

Entretien avec **Brigitte Rancé**, correspondante sociale des douanes en Guadeloupe

Depuis 1989, cette femme promue chevalier de la Légion d'honneur, est à l'écoute de 600 agents. Une action atypique qui concerne la santé, le travail ou la retraite et nécessite initiatives personnelles et force de propositions.

Quel a été votre parcours dans les Douanes ?



Originnaire de la Manche, le goût de m'occuper des autres, de les protéger, de les accompagner, vient sans doute du fait que j'étais l'aînée d'une fratrie de 10 enfants. Il n'était pas question de rester inerte. C'était déjà mon caractère.

Divorcée, j'ai aujourd'hui 60 ans, un fils de 37 ans et la joie d'avoir un petit fils de 2 ans et demi.

C'est en suivant mon époux originaire de Guadeloupe, que je suis arrivée dans l'archipel, en situation de disponibilité dans un premier temps, il y a exactement 26 ans. Je suis aujourd'hui contrôleur principal.

J'ai eu la chance de faire mon métier de douanière sur le terrain avant de devenir correspondante sociale des douanes. Entrée en douane en 1976, j'ai exercé successivement en bureau en travaillant dans des domaines variés : la comptabilité, la taxe à l'essieu. J'ai même assuré l'intérim du receveur de St Lô.

En avril 1989, je suis affectée en Guadeloupe en qualité de correspondante sociale des douanes, quelques mois avant l'arrivée du cyclone « Hugo » qui restera

dans les mémoires de tous les Guadeloupéens tant les dégâts matériels furent colossaux.

À cette occasion, mon comportement professionnel me vaut d'être promue chevalier de la légion d'honneur à la demande de mon directeur de l'époque, Georges FRAGA. Mon parrain était Henri BANGOU, alors sénateur maire de Pointe à Pitre. Ce souvenir reste gravé dans ma mémoire et j'en suis très fière.

Quelle est la mission de la correspondante sociale ?

La douane est la seule administration à disposer d'un corps exclusivement destiné à l'action sociale.

Nous sommes recrutés par voie d'enquête nationale ; le choix des candidats se fait de façon discrétionnaire et un profil particulier est recherché : en deux mots, il faut aimer aider, écouter, décrypter les situations délicates ou cachées, être discrète, chercher des solutions, faire appel aux autres mais également « secouer » les situations bloquées parfois même les gens, vouloir que les choses évoluent et ne jamais se satisfaire d'une situation en demi-teinte.

Ce n'est pas exclusivement un métier de femme car j'ai également 10 collègues masculins sur 49 correspondants sociaux que comptent la douane.

Grâce à ce réseau, mais également à une formation très pointue dès notre prise de fonctions puis de

façon continue tous les deux ans, nous maintenons, je le crois, un haut degré de compétences.

Globalement, nous touchons à tous les sujets : nous sommes « correspondant handicap », siégeons dans bon nombre d'instances et bien sûr au Conseil départemental d'action Sociale (CDAS).

Nous sommes alertés des difficultés rencontrées par les agents de plusieurs façons, directement par



►►► nos collègues en détresse ou par le directeur, ses services RH ou par les chefs d'unité.

Notre première force est de bien connaître nos collègues, leurs familles et de pouvoir compter sur la valeur historique de « solidarité » véhiculée par les institutions douanières. Notre deuxième force est la liberté d'action et celle de concevoir notre métier. L'initiative personnelle et la force de proposition sont, selon moi, nos recettes pour être efficaces.

Vient ensuite l'amour de notre métier. C'est mon moteur : sans cela, sans les autres « à aider », on n'est rien.

A qui vous adressez-vous et quelles sont les spécificités de vos interventions sur l'Île ?

Mon action en Guadeloupe est parfois atypique ; atypique en nombre car je m'occupe de près de 600 agents.

Atypique ensuite en raison de la géographie : la Guadeloupe est un archipel et nous comptons

des agents à St Martin, à Marie-Galante et bien sûr en « Guadeloupe continentale ».

Atypique enfin car la direction de Guadeloupe est une direction dite de « fin de parcours administratif » ; on y est muté dans sa deuxième partie de carrière en général.

Dès lors, les questions les plus fréquentes concernent la santé, le poste de travail, la retraite mais aussi les prêts et les aides proposés par les instances sociales.

En outre, les douaniers n'échappent pas à la conjoncture difficile actuelle : nombre de collègues ayant des enfants demandeurs d'emplois doivent poursuivre leur activité au-delà de leur souhait afin d'aider les leurs.

Pour exercer ici, il faut aimer la Guadeloupe, aimer les gens. Nous sommes ici dans un pays marqué par les blessures de l'histoire, un pays qui véhicule au-delà des

générations, des pudeurs et des introversions.

Il nous faut connaître les familles de l'intérieur, leurs histoires pour mieux obtenir le secours et l'aide espérés. Nous le faisons toujours avec discrétion.

Comment voyez-vous l'avenir de votre profession ?

Les années qui viennent seront déterminantes pour mes collègues comme pour moi. Nous sommes tous douaniers et notre avenir est lié.

Nous sommes attachés à notre identité et les douaniers sont attachés à leurs correspondants sociaux.

Je crois, sans fausse modestie, qu'être douanier, donne des ailes dans le métier que je fais !

Cela façonne notre attention à venir en aide, écouter, porter des combats justes, voilà qui suffit à mon bonheur professionnel ! ■





Le référent pour l'aviation générale en Guadeloupe

Entretien avec **Arnaud Etchegarray**, Pilote instructeur à la brigade de surveillance extérieure de Saint-François

Avec plus de 3000 heures de vol à son actif, le pilote-instructeur accompagne ses élèves jusqu'à leur autonomie en vol à qui il demande écoute, rigueur et patience.

Quelle est la spécificité de votre unité et quel est son domaine d'intervention ?



La brigade de surveillance extérieure (BSE) de Saint-François est une brigade terrestre littorale dont le secteur couvre géographiquement l'est de la Grande-Terre en Guadeloupe ainsi que l'île de la Désirade.

La commune étant équipée d'un port de passagers, d'une marina et d'un aérodrome régional, une partie de l'activité douanière tourne autour de ce triptyque. Une partie importante de notre travail concerne les missions fiscales (produits pétroliers et octroi de mer).

Quelle est la mission du pilote instructeur que vous êtes au sein de la BSE et quelles qualités attendez-vous de vos élèves ?

Je suis un agent de constatation, œuvrant comme tous les autres dans l'ensemble des missions dévolues à la brigade.

Cependant, de par mes connaissances réglementaires et techniques dans le domaine de l'aviation, et après une formation réglementaire poussée proposée par la Direction de l'aménagement du territoire (DAT), je peux proposer une « expertise » adaptée à chaque situation d'aéronef rencontrée dans le cadre douanier. C'est donc tout naturellement que je suis devenu référent pour l'aviation générale en Guadeloupe.

Concernant ma qualité de pilote instructeur, j'interviens sur plusieurs types d'aéronefs (paramoteur, ULM, autogire et avion). Je totalise 3 000 heures de vol.

Depuis 2007 et après que la Direction générale (DG) a accepté que je monte une école de pilotage, je forme des pilotes en Guadeloupe. La mission première de l'instructeur est d'amener l'élève à l'autonomie afin que celui-ci puisse assouvir sa passion du vol et la partager avec un maximum de sécurité.

Les qualités principales doivent être l'écoute, la rigueur et la patience. Je mets particulièrement l'accent sur les facteurs humains, pierre angulaire de la sécurité en vol.

Ce dernier domaine me sert régulièrement dans mon activité

douanière, notamment lorsque les rapports humains deviennent difficiles avec les usagers par exemple et dans mon travail de représentant du personnel au niveau central pour faire entendre la « voix » des personnels.

Quelle évolution du trafic de stupéfiants notez-vous sur l'île et comment vous y adaptez-vous ?

Il est très difficile d'appréhender les trafics de stupéfiants sur une île et d'autant plus dans un archipel tel que celui de la Guadeloupe.

Nous savons que de nombreux débarquements se produisent... malheureusement, nos efforts sont assez peu couronnés de succès ! La patience et l'écoute dans le cadre du renseignement sont là encore des qualités essentielles.

Quelles affaires marquantes ont été réussies par votre brigade ?

Nos résultats ces deux dernières années sont diversifiés : nous avons saisi plusieurs avions et bateaux dont les dédouanements n'avaient pas été réalisés.

Nous traitons également les contentieux concernant les produits pétroliers, car plusieurs centaines de milliers de litres de carburants détaxés ont été utilisés indûment.

Quant aux contrefaçons, elles ont représenté un volume important ces dernières semaines puisque, ce sont 170 000 articles contrefaits de la même marque qui ont été saisis, grâce à des procédures conjointes entre la brigade de Saint-François et celle de Pointe-à-Pitre. ■







Avec nous, l'Europe est au cœur de la Caraïbe

/// Un port concurrentiel

Au carrefour des routes Europe, Amérique, Asie, Guadeloupe Port Caraïbes dispose d'une situation géographique idéale.

Port généraliste, il traite, via ses quais spécialisés, l'essentiel du trafic de marchandises de son arrière-pays et démontre sa capacité à se positionner comme le hub portuaire européen de référence de l'arc antillais.

/// Le port européen de référence

Stabilité institutionnelle, fiabilité, qualité des outillages, productivité opérationnelle, modernité des zones logistiques et industrialo-portuaires, conformité aux normes ISPS, font de Guadeloupe Port Caraïbes une place portuaire compétitive et diversifiée.



1^{er} prix de la croissance et du développement



Port le plus fiable de la Caraïbe



Meilleur terminal multi-usages



Meilleur Port pour l'accueil



Port le plus réactif



Prix de la fiabilité



**GAUDELouPE
PORT CARAÏBES**

L'Excellence Européenne



Quai Ferdinand de Lesseps • BP 485 • 97165 - Pointe-à-Pitre Codex
Tél. : 0590 68 61 70 • Fax : 0590 68 61 71
www.guadeloupe-portcaraibes.com

CMA CGM

un des leaders mondiaux
du transport maritime



Le Groupe CMA CGM, fondé et dirigé par Jacques R. Saadé, est aujourd'hui le troisième groupe mondial de transport maritime en conteneurs et le premier français. Ses 465 navires desservent plus de 400 ports dans le monde. Présent dans 160 pays, CMA CGM emploie 20 000 personnes dans le monde et 4 500 en France. Groupe en plein développement, CMA CGM ne cesse d'innover pour proposer à ses clients de nouvelles solutions maritimes, terrestres et logistiques.



www.cma-cgm.com