

# LA DOUANE EN MARTINIQUE

- DES MISSIONS ESSENTIELLES, SUR UN TERRITOIRE À ENJEUX SPÉCIFIQUES
- UN APPORT ÉCONOMIQUE IMPORTANT
- DES MOYENS ADAPTÉS AÉRIENS, MARITIMES, ROUTIERS





## La Douane au Cœur de Votre Chaîne Logistique

Avec ses solutions Douane, Geodis Wilson met au cœur de votre chaîne logistique un service expert à la mesure de ses enjeux réglementaires, sécuritaires et qualité induits par le développement croissant du commerce mondial.

Les solutions Douane conçues, pilotées et opérées par les équipes Geodis Wilson reposent sur une double compétence stratégique du Groupe :

Un opérateur global de la chaîne logistique qui répond à vos besoins opérationnels partout dans le monde sur ses cinq métiers :

- optimisation globale de la supply chain,
- messagerie / express,
- transport routier,
- transport aérien et maritime
- logistique contractuelle.

Une expertise réglementaire de haut niveau, en veille permanente, nécessaire pour accompagner vos développements géostratégiques et vos évolutions techniques, dans un environnement local, national et international.

**expect more.**



**GEODIS**  
**wilson**

[www.geodiswilson.fr](http://www.geodiswilson.fr)

5, rue Victor Lamou  
Quartier Place d'Armes  
97232 Le Lamentin  
Martinique

Tél. : 05 96 72 85 85

Fax : 05 96 63 69 89



*« 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 :**  
Daniel Canepa

**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 :**  
Margaret Lang

*Ce numéro a bénéficié du précieux concours des équipes du bureau information et communication de la direction générale des douanes et droits indirects.*

**Photocomposition/ PAO :**  
HCOM Paris

©Photos : 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 : Smart Média

Dépôt légal : à parution

N° ISSN : en cours

**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 Lutter contre les trafics illicites par voie maritime**  
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 MARTINIQUE, LES ATTENTES DES EXPORTATEURS À L'ÉGARD DE LA DOUANE**

**30 Banane de Guadeloupe & Martinique, référence Origine & Qualité**

Entretien avec *Philippe RUELLE*,  
 Directeur général

**32 De nouveaux outils pour sécuriser les échanges**

Entretien avec *Hugues CHEVALIER*,  
 Chef divisionnaire des Douanes de 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 MARTINIQUE**

**38 Renforcer la coordination opérationnelle entre les représentants de l'État**

Entretien avec *Laurent PRÉVOST*,  
 Préfet de la Martinique

**42 Cibler les marchandises illicites grâce aux techniques de profilage**

Entretien avec *Mahamudi OMARI*,  
 Chef du pôle orientation des contrôles de la direction régionale des douanes de Martinique

**44 «Près de 73 % des recettes sont destinées à des tributaires martiniquais»**

Entretien avec *Christian LACOUME*,  
 Chef du Pôle Comptable Unique de la direction régionale des douanes de Martinique



**47 Contrôler les «débarquements» insulaires**

Entretien avec *Laurent ISNARD*,  
 Chef des Services de la Surveillance des douanes de Fort-de-France

**49 Protéger le consommateur**

Entretien avec *Franck FOURNIER*,  
 Inspecteur des douanes chargé du contrôle du dédouanement à Fort-de-France, Aéroport du Lamentin

**51 Protéger la santé et préserver la nature**

Entretien avec *Pierre GAUTHIER*,  
 Directeur par intérim de la Direction de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt de la Martinique

**56 Aider les entreprises à commercer**

Entretien avec *Sophie BESSON*,  
 Chef du pôle action économique de la direction régionale des douanes de Martinique



# SOMMAIRE



**59 Véhicules : des droits et taxes spécifiques**

**65 Des formalités douanières facilitées**  
Entretien avec *Nathalie Finette ELORE*,  
Chef du bureau des douanes de Fort-de-France Port

**66 Martinique Hub Caraïbes : une nouvelle organisation portuaire**  
Entretien avec *Jean-Rémy VILLAGEOIS*,  
Président du directoire du Grand Port Maritime de Fort-de-France

**69 Soreidom, du négoce à l'armement intra caraïbe**  
Par *Tristan de MOUSSAC*,  
Directeur des Opérations de la Soreidom

**73 Facilitation et sécurisation des procédures**  
Entretien avec *Erik ELORE*,  
Chef du bureau des douanes du Lamentin Aéroport

**75 La Poste de la Martinique, une entreprise à découvrir**  
Par *Jean-Claude MANÉRE*,  
Directeur régional de la Martinique

**76 Assurer la fluidité du trafic**  
Entretien avec *Frantz THODIARD*,  
Président du Directoire de la Société Aéroport Martinique Aimé Césaire



**78 L'AMPI, partenaire des industriels martiniquais**  
Entretien avec *Richard CRESTOR*,  
Secrétaire général de l'Association Martiniquaise pour la Promotion de l'Industrie (AMPI)

**82 « L'export est un processus de longue haleine... »**  
Entretien avec *André ARMOUGON*, directeur général de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Martinique

**85 Brasserie Lorraine : le brasseur des Antilles-Guyane**  
Entretien avec *Philippe SAINTIGNY*,  
Directeur Général de la Brasserie Lorraine-Heineken Antilles-Guyane

**87 Le conseil aux entreprises : une mission complémentaire aux contrôles**  
Entretien avec *Daniella PORTEL*,  
Inspecteur régional à la cellule conseil aux entreprises de la direction régionale des douanes de Martinique

**90 Un produit exceptionnel, garant du patrimoine martiniquais**  
Entretien avec *Claudine NEISSON VERNANT*,  
Présidente du SDAORAM, syndicat de défense de l'appellation d'origine rhum agricole Martinique

**92 Le rhum, filière emblématique en Outre-mer**  
Entretien avec *Nathalie GUILLIER-TUAL*,  
Présidente de la Délégation Martinique du CIRT-DOM, Vice-présidente du CODERUM, Présidente BBS (rhums Trois Rivières, La Mauny, Duquesne)







# Préface

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

Ce premier numéro des Cahiers d'Administration dédié à la douane 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.



**L**a 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 2013, 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 520 millions d'euros pour la Martinique.

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 premier 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. ■



DOUANE

# 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 271 agents en Guadeloupe, 221 en Martinique, 166 en Guyane et 144 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.

**Q**uelles 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 2013, nous avons ainsi saisi 24 millions d'euros de stupéfiants (7,7 en Guyane, 6,4 en Martinique, 2,2 en Guadeloupe, 7,7 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



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



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. A ce jour, seuls les flux expressistes ne sont pas encore connectés ; ils le seront prochainement en s'adaptant aux spécificités des systèmes de dédouanement locaux. Nous proposons des procédures assouplies afin que les entreprises ultramarines puissent profiter du dévelop-

pement 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.

**P**ouvez-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 liai-

son avec les services concernés. Un document stratégique spécifique pour la période 2012-2014 décline les objectifs de la DGDDI au titre de l'action internationale mise en œuvre par les douaniers. Il a vocation à en améliorer en dégageant des priorités thématiques et géographiques. 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 prati-

ques et de transfert d'expertise. Le réseau des attachés douaniers et des experts techniques internationaux, 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



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

nature à renforcer l'action de la douane française dans cette zone particulièrement sensible. En 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 différentes douanes partenaires en termes de coopération et s'assure de la recherche de financements pour les mettre en œuvre, soit via le GIP ADETEF (Assistance au développement des échanges en technologies économiques et financières), la MILDT (mission interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie), 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 stupéfiants mis en œuvre au niveau multilatéral (la commission interaméricaine contre l'abus de drogue, l'organisation des Etats 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 gendarmes, 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'Etat 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 (20 octobre 2013), 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. 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 Martinique/Pays-tiers à l'UE sont une minorité et représentent encore aujourd'hui moins de 20 % des flux. ■



DF 24 en haute mer.

# 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.

**Q**uelle 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 différents 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 2013 par la douane française toutes provenances confondues (7 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 ultra marins n'ont en effet pas pu échapper à ce phénomène, comme en attestent les saisies réalisées à terre, 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 narcotrafic 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.

**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 2013, ce service a ainsi été à l'origine d'une part très significative des saisies de stupéfiants réalisées sur la zone, avec, dans chaque cas, une implication déterminante grâce à une connaissance 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, directions régionales des douanes etc.). ■



Binôme au dessus du Diamant à la Martinique.

# 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.

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



Nous venons de mener une action à Tacna, une ville du sud du Pérou située à la frontière de la Bolivie et du Chili, où transitent toutes sortes de contrebandes, dans un environnement désertique et hostile. Pour la première fois, nous avons organisé un module «contrôles terrestres» suite à

une demande des autorités péruviennes. Cette formation s'est concentrée sur les modalités de contrôle d'un véhicule particulier ou commercial. Il s'agit de savoir cibler certains véhicules, d'évaluer la nécessité d'approfondir, ou non, une vérification, et de sécuriser l'intervention des agents et des équipes cynophiles. La particularité de cette mission reposait sur la mise en place de ce nouveau module, mais aussi, par une délocalisation dans une ville de province. En effet, nous nous positionnons de plus en plus hors des capitales afin de satisfaire les besoins en formation, très conséquents, des acteurs directement impliqués. Cela nous permet d'intervenir dans des lieux stratégiques et avec les administrations placées au cœur des problèmes. Plus largement, 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 conteneurs maritimes et aériens et le contrôle 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.

**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 Départements Français d'Amérique (DFA). En matière de sensibilisation, nos formations destinées aux administrations de sécurité s'appuient sur l'accueil de différents acteurs dans nos locaux. À titre d'exemple, durant une journée, nous avons exposé à l'escadron de gendarmerie de Martinique la sensibilité de la zone sur laquelle il intervient, les produits qu'il est susceptible de découvrir, etc. En matière de conduites addictives, nous travaillons en coopération avec un tissu associatif bien implanté dans les DFA. Notre rôle consiste à

présenter les différents stupéfiants, la législation en vigueur, etc. En 2013, nous avons réalisé quatorze actions en ce sens avec un public composé essentiellement de professionnels (sécurité, santé, justice, etc.). Nous avons ainsi participé aux rencontres de la sécurité de Fort de France, en octobre 2013; notre intervention était notamment axée sur la sensibilité de la plaisance dans notre région. À cet égard, nous avons également mené une action à l'attention de bateaux battants pavillons français, en mouillage à Fort de France ou en République dominicaine. Notre objectif était d'informer les équipages sur les risques à terre dans des zones sensibles mais aussi les commandements afin de les alerter sur la possibilité que leur bateau soit utilisé à leur insu pour transporter des stupéfiants. Autre exemple, avec l'Observatoire de la santé de la Martinique, nous avons organisé une journée d'information sur le cannabis, un produit fortement présent sur les DFA, qui a réuni les professionnels de la sécurité et tous les acteurs de la prévention comme des psychologues, des professeurs en addictologie ou des magistrats.

**Comment êtes-vous sollicités ?**

En 2013 et pour la première fois, nous avons établi des liens avec le Guyana. Dès lors que sont réalisées de nombreuses saisies de drogue provenant de ce pays, il paraissait opportun de développer un tel partenariat. Nous avons un attaché de sécurité intérieure basé





Signature de la convention de coopération avec DEVIDA (Pérou).

►►► au Surinam et compétent pour le Guyana. Nous nous sommes donc repositionnés sur ces deux pays voisins de la Guyane et avons réalisé un total de quatre formations.

Les thèmes abordés portaient sur la Police Technique et Scientifique (PTS) et les techniques d'enquêtes (interrogatoires). Ce processus est désormais enclenché et productif.

Toutes nos missions s'appuient sur des échanges d'expériences. Notre fonctionnement fait appel aux ambassades et aux attachés de sécurité intérieure (policier, ASI) et douanier (AD) basés sur zones, qui relaient les demandes auprès de nous. Nos formations sont donc clairement des outils de coopérations.

L'avantage du CiFAD, à travers sa vocation interministérielle, est de proposer un large éventail de solutions pour lutter contre la drogue. Au Pérou, une convention avec la DEVIDA (Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Droga ; équivalent local de la Mission interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie (Mildt)) avec le soutien de l'ambassade, établit un programme d'actions. Cette démarche nous

inscrit dans un échange durable et structuré. En 2014, nous poursuivons cette logique avec l'école anti-drogue de Colombie basée à Bogota. 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.

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

Un laboratoire d'analyses a été créé à Sainte-Lucie. Les autorités de l'Île de la Barbade nous ont fait part d'un besoin de formation. Nous nous sommes donc déplacés à Sainte-Lucie afin d'organiser un module Police Technique et Scientifique (PTS) dédié aux laborantins, mais aussi, aux enquêteurs.

Pour ce faire, nous avons sollicité un gendarme expert en PTS. Pour la fouille des navires, le recours à des experts est également incontournable. Ces spécialistes nous permettent aussi de développer des coopérations. En 2013, un module technique d'interrogatoire a eu lieu en République

Dominicaine devant un public composé en majorité de magistrats. Dans ce pays, ce sont souvent eux qui conduisent les interrogatoires. Un magistrat de la JIRS (juridiction interrégionale spécialisée) nous a donc accompagnés afin d'exposer le modèle français en la matière mais aussi, plus largement, aborder notre système judiciaire, l'organisation de la justice en Martinique et de la juridiction spécialisée.

***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.

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.

**Q**uels 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, technicien de compte, technicien 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 régio-

nales 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 (organismes, 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 de technicien du renseignement, d'enquêteur, de rédacteur aux 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 en permanence 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 géné-

rale », 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 antillo-guyanaïses. 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

# Lutter contre les trafics illicites par voie maritime

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

La vaste zone maritime française des Caraïbes et de l'Atlantique excite 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.

**Y**a-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 ?



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 EC 135 sur sa base aéromaritime du Lamentin en Martinique.

Par ailleurs, la douane participe aussi à la mission interministérielle en matière de police des pêches, notamment en Guyane, mais aussi dans les Antilles. Enfin, 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).

**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. 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. ■



# « 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.

**P**ouvez-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'Outremer et en particulier en ce qui concerne la réforme du dispositif en cours de l'octroi de mer, au niveau européen ; elle a été repoussée à décembre 2014 mais nous restons très vigilants. 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 rencontrons et dialoguons avec les politiques depuis que cette réforme est en projet 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.

**Q**uelles 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 enjeux 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 rumerie 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 le trafic par pirogue de farine de manioc, de riz ou d'oignons, régulièrement intercepté 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 en cours de l'octroi de mer, 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-



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

***Quel bilan peut-on faire de votre activité en 2013 ?***

S'agissant des pôles action économique, 2013 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<sup>(\*)</sup>, de proposer le statut d'exportateur agréé, EA<sup>(\*\*)</sup> 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. A 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 2014 ?***

Pour les PAE de l'interrégion, l'année 2014 sera marquée par deux orientations fortes : consolider le plan de modernisation et de dématérialisation des procédures engagé en 2013, 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<sup>er</sup> 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.



*L'exportation un débouché majeur  
pour la Martinique, 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.





©Yves Pourmaroux

# Banane de Guadeloupe & Martinique, référence Origine & Qualité

Entretien avec **Philippe Ruelle**, Directeur général

La particularité de la Banane de Guadeloupe & Martinique est d'être un fruit durable, produit dans le respect de l'environnement et des hommes, issu d'une véritable agriculture de préservation. À l'avant-garde du Grenelle de l'Environnement, l'UGPAN s'engage à nouveau avec le plan Banane Durable 2014-2020.



**L'**UGPBAN a soufflé ses dix bougies lors du dernier Salon de l'Agriculture de Paris. Pourriez-vous nous la présenter ?

L'Union des Groupements de Producteurs de Bananes de Guadeloupe & Martinique (UGBPAN) est née de la nécessité pour la filière, alors menacée de disparition, de se rassembler et de s'organiser pour produire une banane de qualité dans une stratégie de développement durable.

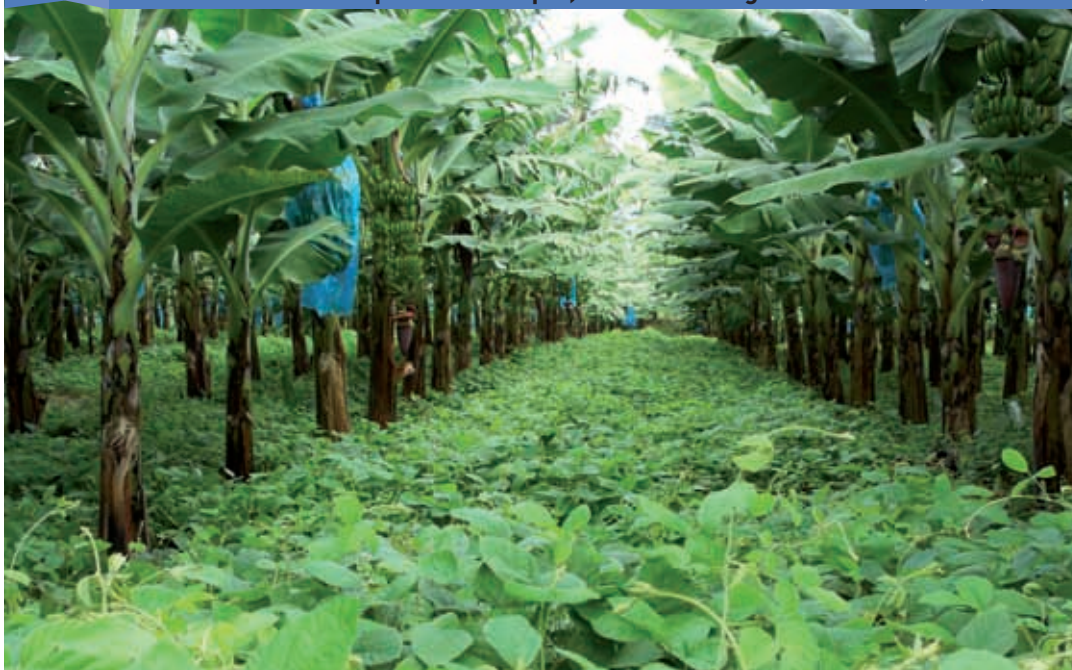
Depuis le rachat par les producteurs de Guadeloupe et Martinique de Fruidor, premier réseau de mûrisseries de France,

nous maîtrisons toute la chaîne de production, de récolte, de murissage et de commercialisation. Son poids face à la distribution est indéniable.

Au niveau de l'emploi, le secteur représente le premier employeur privé de Guadeloupe et Martinique soit 10 000 emplois directs et indirects. Neuf salariés sur dix sont en CDI. Cela représente 80 % des emplois permanents dans l'agriculture antillaise. Dans des territoires connaissant un fort taux de chômage, la filière est un employeur socialement responsable qui regroupe aujourd'hui 650 planteurs.







►►► *En une décennie, vous avez réussi à positionner la Banane de Guadeloupe & Martinique comme leader du marché. L'UGPBAN est reconnue aujourd'hui comme une des filières agricoles les mieux organisées d'Europe. Comment avez-vous mené ce challenge ?*

La filière Banane de Guadeloupe & Martinique ne cesse d'innover. Elle a accompli en une décennie une véritable révolution.

Nous avons mené un premier Plan Banane Durable (2008-2013), dont les objectifs étaient socio-économiques (formation des salariés, maintien dans l'emploi) et environnementaux (réduction des pesticides, homogénéisation des pratiques culturales à travers un cahier des charges et diminution des impacts environnementaux). Dès 2011, les ambitions écologiques étaient atteintes avec une diminution de 50 % de l'utilisation des produits phytosanitaires.

La stratégie de développement durable nous permet désormais de nous distinguer des concurrents

(Amérique latine, Afrique...). « Notre » banane est reconnue comme la plus propre au monde. Le Plan Banane Durable (2014-2020) est en cours, en partenariat avec les collectivités territoriales, l'État et les organismes de recherche.

L'UGPBAN soutient également des initiatives locales qui proposent une utilisation de la banane de manière novatrice et intelligente. Ainsi, dans le domaine de la cosmétologie, Kadalys, première marque de cosmétique naturelle aux actifs de bananier fabriquant des huiles précieuses et des crèmes anti-âge, est un exemple de coopération réussie. À peine lancée en 2012, cette initiative, que nous encourageons et soutenons, a déjà été primée trois fois aux Victoires de la Beauté 2013.

*Vous représentez les producteurs auprès des pouvoirs publics français et européens. Que représente l'import-export ? Comment appréhendez-vous ce rôle « politique » et plus particulièrement*

*quelles sont vos relations avec La Douane ?*

Chaque année, 260 000 tonnes de bananes produites en Guadeloupe et en Martinique sont commercialisées dans l'Union européenne. Chaque semaine, un cargo achemine 27 millions de fruits vers l'Hexagone et, au retour, ce même cargo transporte des marchandises essentielles non produites aux Antilles. Cette ligne de fret dédié permet d'approvisionner l'île avec une exceptionnelle régularité.

Tous ces échanges, export de bananes mais aussi approvisionnement de cartons, palettes, cornières, ficelles, matériels nécessaires à la production se font en relation constante avec la Douane.

Par ailleurs ce sont les statistiques douanières d'importation de produits phytosanitaires qui nous ont permis d'établir que notre consommation en produits de santé végétale avait diminué de 75 % sur les 15 dernières années et de 50 % depuis 2008, date de la mise en place du plan banane durable. ■



# 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).

**V**ous 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





- ▶▶ 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.



# 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 perçus à l'importation, l'octroi de mer interne et les contributions indirectes.

**V**ous 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 2013 ?



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 2013, les recettes se sont élevées à 578 millions d'euros, 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 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 activités de production

des entreprises locales. Cette taxe spécifique a été remise en cause par la Commission Européenne, 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, y compris venant de la Métropole ou d'Europe, et l'octroi de mer interne qui taxe la production locale.

Le premier possède deux composantes : il est affecté aux Communes ou au budget des Régions.

L'octroi de mer interne est soumis aux délibérations 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 550 000 euros sont soumises à l'octroi de mer local.

Le montant total de l'octroi de mer s'est élevé à 255 millions d'euros en 2013, soit 44% de l'ensemble des recettes fiscales perçues par la douane. ■



Vue aérienne du Port de Fort-de-France.



# L'action de la douane en Martinique



# Renforcer la coordination opérationnelle entre les représentants de l'État

Entretien avec **Laurent Prévost**, Préfet de la Martinique

Les caractéristiques géographiques, économiques et sociales, font de la Martinique un territoire à enjeux spécifiques, pour le Préfet de Région et les représentants de l'État en général, dont les douanes.

**A**u préalable, pouvez-vous nous faire part, de manière générique, des ambitions de l'État en faveur du développement économique et de l'emploi, notamment des jeunes, en Martinique ?



En Martinique, marquée par un taux de chômage très élevé, de l'ordre de 25 %, et particulièrement chez les jeunes où il atteint de longue date plus de 50 % des jeunes en situation de travailler, la priorité de l'Etat va bien évidemment au développement

des activités productives locales et aux mesures de soutien à l'emploi décidées par le Gouvernement.

Dans ce cadre, un volume sans précédent d'emplois aidés (emplois d'avenir, contrats d'accompagnement vers l'emploi, contrats adultes-relais, etc..) est à la disposition des employeurs publics, associatifs et privés de la Martinique. L'objectif poursuivi est de favoriser l'insertion ou la réinsertion des personnes éloignées du marché du travail, avec la perspective d'emplois pérennes.

L'accent est mis également sur le développement de formations



adaptées, en lien avec les collectivités territoriales. Dans le même temps, l'ensemble des dispositifs de soutien à l'investissement sur fonds d'État ou fonds européens est mobilisé. À noter : en outremer, le poids relatif de la commande publique beaucoup plus élevé que dans l'Hexagone et le recours quasi systématique des porteurs de projets privés au soutien public direct (subventions) ou indirect (défiscalisation, crédit d'impôt).

*Dans ce cadre, quelles sont aujourd'hui les grandes problématiques de ce territoire en termes de banditisme et de délinquance ?*

Dans ce contexte économique et social fragile, la Martinique

connaît un niveau élevé d'actes violents, deux fois supérieur à la moyenne nationale, dont une partie significative se produit dans le cercle familial ou amical (plus de la moitié des violences) mais dont une autre partie est très directement liée à une délinquance souvent liée avec le trafic ou la consommation de stupéfiants. On ne peut cependant pas parler de crime organisé, de banditisme ou de réseaux comme on pourrait le faire dans certaines régions de l'Hexagone, même si certaines affaires récentes ont mis en lumière des formes plus organisées et parfois anciennes de réseaux entre la Martinique et l'Europe. Autre facteur d'aggravation du niveau des violences, la circulation accrue des armes à feu,



►► trop souvent présentes dans les affaires les plus graves.

Bien évidemment, le caractère insulaire de la Martinique et sa position géographique au cœur de l'arc caribéen exercent une influence majeure. La Martinique est d'abord un lieu de consommation et une partie des produits stupéfiants qui arrivent sur le territoire, le plus souvent par voie maritime, est consommée sur place. Mais la plupart des stocks ne sont là qu'en transit : la Martinique sert ainsi de point de passage pour une partie du trafic de stupéfiant à destination de la métropole, avec en particulier l'envoi de cocaïne vers celle-ci par divers canaux : aérien via des passeurs, maritimes via les containers ou encore par la voie postale. Les saisies très régulièrement opérées par les services spécialisés soulignent l'intensité de ces trafics.

De même la Martinique se situe sur certaines des routes maritimes empruntées par les trafiquants pour faire passer la drogue vers l'Europe, directement ou via le continent africain. Enfin, de manière plus marginale, elle peut aussi se situer sur la route d'un trafic « sud-nord », qui part des pays

producteurs vers l'Amérique du Nord, mais ce trafic est plus marginal, l'essentiel des flux vers les Amériques empruntant d'autres voies plus proches des rivages de l'Amérique centrale.

*Quelles sont les modalités de la coopération entre les forces armées, les douanes, la police et la gendarmerie ?*

La lutte contre le trafic de stupéfiants, qu'il soit international, national ou local, mobilise d'important moyens des services de l'État en Martinique militaires (avec en particulier les deux frégates de surveillance de la Marine nationale basées à Fort de France et leurs hélicoptères) ou civils, avec les services de police et de gendarmerie, ainsi que ceux de l'antenne caraïbe de l'OCRTIS (Office Central pour la répression du trafic illicite des stupéfiants) et bien évidemment de la direction interrégionale des Douanes Antilles-Guyane au travers de ses moyens terrestres, aériens et maritimes.

La Douane représente ici un maillon essentiel de cette lutte, qu'il s'agisse de la collecte des renseignements grâce à son réseau international et en lien avec l'OCRTIS,

ou qu'il s'agisse des services et des moyens qu'elle peut engager ici pour procéder à l'interception des produits illicites. Ces moyens sont plutôt en voie d'accroissement, ce qui doit être souligné compte-tenu du contexte budgétaire dans lequel se trouve notre pays.

Ainsi l'arrivée prochaine de deux nouveaux avions de surveillance va représenter un saut qualitatif important. Il convient cependant de veiller à ce que ces moyens soient disponibles de façon effective et durable, ce qui n'est pas totalement le cas s'agissant des moyens nautiques.

La coopération entre ces différents services est bien évidemment indispensable, tant sur le plan de l'échange de renseignements avec le rôle spécifique de l'antenne Caraïbe de l'OCRTIS que de la mise en commun des moyens. Quand une opération a lieu en mer, elle relève de l'action de l'État en mer et est conduite sous l'autorité du délégué du gouvernement, responsabilité qui incombe, pour la zone maritime Antilles, au préfet de la Martinique. À terre, la coordination opérationnelle entre administration tient compte des prérogatives et moyens ►►



►► propres aux uns et aux autres. Dans tous les cas, la bonne information du Parquet est essentielle.

À terre comme en mer, l'unité de l'État est un principe incontournable pour lutter contre des trafiquants dont les techniques sont toujours plus sophistiquées. La coordination opérationnelle peut, en la matière, être encore renforcée, et la complémentarité entre les moyens d'actions des différentes administrations doit être constamment assurée.

La Douane a également un rôle irremplaçable sur les deux plateformes que sont le port et l'aéroport tant dans le contrôle, le plus souvent « ciblé », des personnes, que dans celui des marchandises. La qualité du renseignement et la pratique d'équipes connaissant bien le milieu dans lequel elles interviennent permettent d'atteindre des résultats élevés en terme de saisies de produits, même si celles-ci se font le plus souvent loin des feux médiatiques qu'emportent les opérations spectaculaires en haute mer...

Dans l'avenir, le gouvernement a décidé le déploiement de radars de surveillance de nos côtes en Guadeloupe, en Martinique et dans les îles de St Martin et St Barthélemy. Les premiers radars devraient être installés en fin d'année prochaine (2015). Les choix techniques sont en cours de définition mais plus que la technique, c'est l'organisation qui sera mise en place pour utiliser pleinement ces radars qui sera déterminante.

Aujourd'hui les interceptions « à terre » reposent essentiellement sur le renseignement, et parfois sur la chance... Avec les radars, il sera possible de voir avec précision les arrivées sur nos rivages. C'est donc tout le fonctionnement interministériel et la doctrine d'intervention à terre et en mer qu'il faudra repenser. La Douane, qui arme un centre opérationnel performant désigné comme point de contact pour les États voisins devra y prendre toute sa part.



*Enfin, quelles actions de prévention et de sensibilisation mettez-vous en place à la Martinique, notamment à l'attention des jeunes et peut-être avec le soutien des agents des douanes ?*

La consommation de produits stupéfiants pose de sérieuses difficultés à la société : elle est cause de graves troubles psychologiques, elle est facteur de violence, de désocialisation, elle altère en profondeur le rapport à la valeur travail. Les addictions sont de plus en plus souvent multiples et simultanées (alcools, stupéfiants, etc.).

En Martinique, le phénomène des crackés (consommateur de crack) en offre une terrible illustration. En matière de prévention, l'objectif des pouvoirs publics est donc de dissuader les consommations et de prévenir l'entrée dans des parcours de dépendance.

C'est pourquoi la prévention des addictions, notamment en direction

des plus jeunes, a été identifiée comme l'un des axes structurants de la stratégie de prévention de la délinquance et des violences, adoptée en Martinique par l'État conjointement avec les collectivités en janvier 2014.

Cette priorité conjointe prend la forme de nombreuses actions de sensibilisation menées tout au long de l'année dans le milieu scolaire en direction des plus jeunes, auprès d'associations, d'entreprises. Elle passe aussi par le développement des structures médico-sociales pour assurer la prise en charge des personnes dépendantes, responsabilité dont l'Agence Régionale de Santé (ARS) a ici la charge. Beaucoup d'initiatives et d'actions sont conduites. L'un des enjeux est de mieux coordonner ces actions, de mutualiser les moyens et d'assurer une information claire, intelligible et exhaustive de la population et notamment des plus jeunes. ■

En 2011, l'Institut national de prévention et d'éducation pour la santé (Inpes) a réalisé un travail de synthèse faisant état des données épidémiologiques et des usages de substances psychoactives dans les Départements d'Outre-mer (DOM), dont la Martinique. De cette étude, il ressort notamment que, s'agissant de la consommation de produits stupéfiants, chez les jeunes, le cannabis est la drogue illicite la plus consommée dans les DOM suivi de très loin par la cocaïne; son expérimentation concerne 34% des jeunes de 17 ans. Chez les adultes, le crack (dérivé de la cocaïne) et le cannabis sont les produits les plus consommés. Si elle reste circonscrite à une population très marginalisée, la consommation du crack a des conséquences dévastatrices sur les plans sanitaire, social et humain. L'âge moyen de l'expérimentation du crack est de 24 ans et dans 36% des cas, la consommation régulière débute rapidement, la même semaine que la première prise. La prévalence de la consommation de crack est estimée à 5 personnes pour 1000 en Martinique, mais elle s'élève à 1% chez les 15-44 ans. Ce taux est nettement plus élevé qu'en métropole.



# Cibler les marchandises illicites grâce aux techniques de profilage

Entretien avec **Mahamudi Omari**, Chef du pôle orientation des contrôles de la Direction régionale des douanes de Martinique

En Martinique, plus de 240 douaniers sont quotidiennement au service des citoyens et des entreprises, et activement mobilisés dans la lutte contre la fraude, en particulier le trafic de stupéfiants.

**P**ouvez-vous nous présenter la Douane en Martinique ?



Nous avons 4 bureaux positionnés en fonction de l'activité économique de la Martinique. Celui de Fort de France traite tout le trafic maritime, si important pour l'île, et les occasionnels, notamment les déménagements. Il s'occupe également de la fiscalité (octroi de mer, navigation, droit de

consommation sur les tabac et les alcools, garantie, etc.). Dans la même commune, le bureau des messageries a la responsabilité du dédouanement des colis postaux, en forte hausse avec le développement du commerce électronique. Au Lamentin, le bureau de douane se concentre sur le dédouanement du fret aérien, traditionnel ou express, qui est en pleine expansion. Un autre service, situé au sein de la société SARA, est spécialisée dans le dédouanement des produits pétroliers. En 2013, la douane martiniquaise a perçu plus de 526 000 millions d'euros de droits et taxes.

S'agissant de nos 4 brigades de surveillance, leur positionnement répond aux impératifs de la lutte contre la fraude qui est leur mission principale, en particulier la lutte contre le trafic de produits



©Africa Studio - Fotolia.com

stupéfiants. À l'aéroport Aimé Césaire, la brigade du Lamentin contrôle aussi bien les passagers que le fret. Celle de La Trinité intervient sur la façade atlantique et caribéenne, en concertation avec les autres unités. Une unité est aussi installée au Marin, dans une zone sensible compte tenu de la proximité de Sainte Lucie. Enfin, la brigade de Fort-de-France est mobilisée sur le port de Fort-de-France mais également sur tout le littoral, en complémentarité avec les autres unités.

Nous disposons aussi d'un service régional d'enquête (SRE), qui procède aux investigations en matière de dédouanement et de fiscalité. Quant à notre direction interrégionale, elle comprend, notamment, un pôle action économique (PAE) chargé des relations avec les entreprises et un pôle orientation des contrôles (POC) qui assure le pilotage de l'activité de contrôle des services douaniers. Enfin, la

direction régionale garde-côtes Antilles-Guyane et le Centre interministériel de formation Anti-Drogue (CIFAD) sont aussi basés à Fort de France.

**En matière de protection contre les trafics, comment sont organisés les services ?**

Nos services sont organisés en fonction des vecteurs et des types de flux :

- l'aéroport et le port, pour les échanges avec la France continentale et le reste du monde ;
- les messageries postales, où il y a un flux régulier de produits illicites, en premier lieu la drogue.

Nous intervenons également sur tout le littoral de l'île et les axes routiers. Nous nous appuyons sur l'expérience et les compétences des agents qui sont fortement impliqués dans leurs missions. Nous veillons de surcroît à ajuster



►► nos connaissances et nos méthodes de travail aux évolutions incessantes de la fraude.

Dans le fret commercial, l'enjeu est de distinguer les marchandises illicites et d'assurer la fluidité des échanges légaux. Dans cet objectif, la douane a massivement investi dans la dématérialisation du dédouanement (procédures DELT@), l'audit et l'analyse de risque permettant aux entreprises fiables d'avoir le statut d'opérateur économique agréé (OEA).

En matière de lutte contre la fraude, le ciblage des opérations de dédouanement présentant un risque de fraude permet de discriminer les marchandises sensibles et de dédouaner rapidement les produits légaux et bien déclarés. Pour la lutte contre la contrebande de tabac, de produits stupéfiants et de contrefaçons, nous mettons en œuvre des techniques de profilage, en particulier pour les passagers sur les vols aériens et au renseignement.

L'ensemble de ce dispositif a permis à la douane d'obtenir de très bons résultats en 2013. En Martinique, plus de 400 kg de produits stupéfiants ont été saisis en 2013 contre 224 en 2012, soit un quasi doublement. Sur plan fiscal, nous avons augmenté le montant des droits et taxes redressés de plus de 34 % par rapport à 2012, soit 2 367 000 euros.

**Comment collaborez-vous avec les acteurs économiques ?**

Nous développons les relations avec les entreprises, grâce à un effort de professionnalisation depuis 2009 dans de nombreux secteurs : conseils personnalisés, informations réglementaires, audits et gestion des procédures douanières octroyées aux entreprises fiables. Autant de leviers pour accompagner les acteurs économiques à l'international. A ce jour, 52 entreprises martiniquaises bénéficient du statut d'exportateur agréé (EA) qui leur permet de dédouaner plus rapidement leurs marchandises destinées à l'exportation vers un pays tiers. Au regard des caractéristiques de notre tissu économique (entreprises de petite taille),

nous effectuons un travail important d'explication et de pédagogie sur le dédouanement et les règles du commerce international.

Nous travaillons également en étroite collaboration avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Martinique (CCIM) pour promouvoir les exportations dans la zone Caraïbe voire au-delà. La dématérialisation progressive des documents douaniers se traduit par une généralisation du dédouanement en ligne avec Delt@, un ciblage automatisé et un gain de temps pour les entreprises. En moyenne, il faut environ 10 minutes pour dédouaner une marchandise en Martinique (le temps de passage en douane a été fortement réduit depuis la dématérialisation des déclarations en douane). Quant au statut d'Opérateur Économique agréé (OEA), il permet aux entreprises de bénéficier *in fine* d'un service de dédouanement de qualité, gage de fluidité et de sécurité des opérations douanières. En Martinique, deux opérateurs locaux sont d'ores et déjà certifiés OEA. D'autres demandes de certification sont en cours d'examen.

**Enfin, quelles sont les perspectives d'évolution du trafic régulier de marchandises à la Martinique ?**

Bien entendu, l'évolution des flux commerciaux à l'international dépendra beaucoup du niveau de la croissance économique. Néanmoins, nous pressentons, et cela est déjà une réalité, une augmentation régulière des achats en ligne. Cela aura pour conséquence une hausse du fret express et du

nombre de colis postaux. Dès lors, nous devons informer les usagers, entreprises mais aussi consommateurs, sur la fiscalité et les réglementations qui s'appliquent aux produits importés par fret express ou par La Poste. Dans un second temps, afin d'assurer un dédouanement rapide, nous travaillons à une dématérialisation du fret express en Martinique. Nous proposons aux opérateurs concernés d'utiliser dès à présent la procédure sur mesure qui a été bâtie pour eux, la télé-procédure DELT@ express. C'est la garantie d'un dédouanement plus rapide et plus sûr. Enfin, de nouvelles opportunités pour l'activité logistique et pour les échanges internationaux émergent :

- perspective de l'agrandissement du canal de Panama qui devrait favoriser l'activité de transbordement du Grand port de la Martinique ;
- mise en œuvre des accords de libre échange entre l'Union européenne et les pays de la zone Caraïbe, Amérique latine, et Asie : perspective d'augmentation des flux à l'importation, véritables opportunités de marchés à l'export avec des droits réduits ou nuls applicables sur certains produits importés dans les pays partenaires.

La douane martiniquaise jouera pleinement son rôle de facilitation et de sécurisation des opérations du commerce international, en offrant demain, un accompagnement encore plus personnalisé aux entreprises locales. ■



# « Près de 73 % des recettes sont destinées à des attributaires martiniquais »

Entretien avec **Christian Lacoume**, Chef du Pôle Comptable Unique de la Direction régionale des douanes de Martinique

La recette régionale des douanes de la Martinique joue un rôle clé sur ce territoire : taxes douanières, mais aussi, octroi de mer.

**E**n votre qualité de Chef du Pôle Comptable Unique de Martinique, pouvez-vous nous faire part du bilan de votre activité en 2013 et souligner son évolution par rapport aux 5 années précédentes ?



En 2013, le montant total des recettes perçues par la recette régionale des douanes de Martinique s'établit à plus de 526 millions d'euros. C'est un chiffre un peu supérieur à la moyenne des perceptions sur les cinq dernières années qui est de 512 millions d'euros.

Lorsque l'on examine cette période, on observe des variations régulières de perceptions, étroitement liées aux évolutions de la situation économique et sociale, tant au niveau local que national et international. L'année 2009, par exemple, correspond à une période de crise sociale particulièrement marquée dans les Antilles françaises et en Guyane. En Martinique, les répercussions sur l'activité économique ont été immédiates ; la baisse sensible d'activité peut être corrélée avec celle des recettes douanières. Ainsi, l'année 2009 se caractérise par une baisse de plus de 12 % des



recettes douanières par rapport à l'année précédente. C'est la seule fois au cours des 5 dernières années où les recettes se situent sous la barre des 500 millions d'euros (477,9 millions d'euros précisément). Bien que l'année 2010 a marqué une amélioration de la situation, il n'y a pas eu véritablement de rattrapage dans la mesure où elles sont restées inférieures de près de 4 % à celles de l'exercice précédent la crise sociale. Celles de 2008 représentent d'ailleurs toujours un niveau inégalé.

L'exercice 2013 présente un certain nombre de constantes par rapport aux exercices précédents :

- près de 73 % de nos recettes sont destinées à des attributaires martiniquais (Conseil Régional, Conseil Général, communes pour l'essentiel mais aussi établissements publics, etc.). La douane exerce donc un rôle de premier plan pour les collectivités locales de Martinique ;
- l'octroi de mer, la taxe spéciale de consommation sur les carburants (TSC) et la TVA sur les produits importés figurent au palmarès des trois principales recettes douanières et représentent plus de 82 % du total des perceptions.



►►► Il faut par ailleurs observer que la recette régionale de Martinique effectue un certain nombre d'encaissements pour le compte des collectivités locales de la Guadeloupe et que, de la même manière, nos collègues de la recette régionale des douanes de Guadeloupe recouvrent des sommes destinées aux collectivités locales de Martinique.

Cette particularité tient à l'existence d'un marché unique antillais (MUA) constitué de la Martinique et de la Guadeloupe, au sein duquel les marchandises circulent librement. Dans ce contexte, des marchandises importées dans un département, mais qui sont destinées au marché de consommation de l'autre département, sont taxées au point d'entrée. Lorsque des recettes d'octroi de mer ou de droit de consommation sur les tabacs sont en jeu, elles sont systématiquement reversées au département du lieu de consommation.

***Comment les droits et taxes perçus par vos services participent au fonctionnement des collectivités martiniquaises ? Comment ces recettes sont-elles réparties ?***

Les recettes douanières qui alimentent le budget des différentes collectivités martiniquaises sont constituées pour l'essentiel de l'octroi de mer, de l'octroi de mer régional, de la taxe spéciale de consommation sur les carburants (TSC), du droit de consommation sur les tabacs.

Pour l'octroi de mer, les sommes à répartir chaque mois entre les 34 communes de l'île excèdent généralement la quinzaine de millions d'euros. Ces recettes sont suivies attentivement par les communes, d'autant plus qu'elles peuvent représenter de 40 à 50 % de leurs ressources et qu'elles financent les dépenses inscrites au budget de fonctionnement. Mon service est chargé de sa répartition aux communes en fin de mois, en fonction des sommes collectées. Ces informations sont ensuite transmises à la Direction Régionale des Finances Publiques (DRFiP) qui procède aux mandatements.



Il est fait de même pour la TSC. Les critères de répartition varient en fonction de la nature de la taxe. Ils reposent sur des bases juridiques différentes : la loi 2004-639 du 2 juillet 2004 pour ce qui concerne l'octroi de mer, le code des douanes pour ce qui concerne les conditions de fixation des taux de la TSC, le code général des collectivités territoriales ainsi que différentes délibérations du Conseil Régional de Martinique concernant ses règles de répartition.

***La mise en place d'une Collectivité Unique à la Martinique (comme à Mayotte et en Guyane) aura-t-elle un impact sur votre fonctionnement ?***

La mise en place d'une collectivité unique en Martinique en 2015 n'implique pas en soi de modifications particulières dans notre mode de fonctionnement. Toutefois, les bases juridiques que

j'ai évoquées précédemment devront être adaptées au nouveau contexte. Ce point relève plus particulièrement de la compétence de notre administration centrale.

***La loi sur la régulation économique du 15 novembre 2012 vise, entre autres, à instaurer un bouclier qualité-prix dans chaque collectivité d'Outre-mer. Participez-vous à cette démarche ?***

Compte tenu de ses attributions, la recette régionale des douanes de Martinique n'est pas un acteur direct dans le dispositif de bouclier qualité-prix évoqué.

En revanche, le Directeur inter-régional des douanes Antilles-Guyane, Georges Friess, est membre de l'Observatoire des prix, des marges et des revenus (OPMR) en Martinique. À ce titre, il peut être appelé à apporter son éclairage sur les marchandises importées. ■

« L'octroi de mer est une imposition spécifique des départements d'outre-mer dont l'origine est très ancienne puisqu'il était perçu dès 1670 dans la colonie de Martinique. Le nouveau régime mis en place le 1<sup>er</sup> août 2004 offre au Conseil Régional la faculté de défendre les productions locales, et il renforce également ses moyens pour mener à bien la nécessaire protection de secteurs parfois fragilisés. Il lui est donc indispensable de disposer de données statistiques précises sur l'ensemble des entreprises de production assujetties à cette imposition. C'est au service des douanes, seule autorité compétente pour la gestion et le recouvrement de l'octroi de mer, qu'il incombe de recueillir les déclarations d'identification du chiffre d'affaires de production des entreprises, ainsi que de la nature de leur production. »

(source : [www.douane.gouv.fr](http://www.douane.gouv.fr))



Blurred white text on a blue background, likely a sign or display in the background.





# Contrôler les « débarquements » insulaires

Entretien avec **Laurent Isnard**, Chef des Services de la Surveillance des douanes de Fort-de-France

Les douaniers veillent à ne pas laisser entrer sur le territoire des produits illicites. Mais la contrainte de cette surveillance est constante, et souvent difficile pour les agents.

**C**omment s'effectuent les contrôles des « débarquements » en Martinique ?



Nous devons anticiper tous les cas de figure possible, en gardant à l'esprit deux constantes : l'arrivée des produits de contrebande se fait généralement par mer, et elle nécessite une présence terrestre pour réceptionner les marchandises, en liaison avec

l'équipe maritime. À cet égard, il se peut que le produit de la contrebande ne soit pas récupéré le jour même du « débarquement ». Il peut être enterré ou

caché... Pour la douane, il est essentiel de connaître la topographie des lieux. L'unité peut agir seule ou avec l'appui des autres services terrestres, aériens ou maritimes. Il convient de préciser que chaque « débarquement » est unique, il ne peut y avoir de scénarisation de notre action. L'organisation, la détermination et la confiance sont les fondamentaux à respecter en vue de contre-carrer les trafics illicites. Dans ce cadre, le rôle du chef d'équipe est essentiel, tout comme la sécurité des agents.

*Quelle est la nature des marchandises illicites saisies ? En quoi des évolutions sont-elles intervenues dans ce domaine depuis quelques années ?*

Il s'agit de stupéfiants en priorité, bien que nous ayons effectué

récemment des saisies de cigarettes et d'alcool en dehors du circuit commercial. À noter également, la multiplication d'arrivées de clandestins.

*Quel est le volume de vos interventions et comment opérez-vous ?*

Nous assurons une présence diurne et nocturne quotidienne sur l'ensemble du territoire martiniquais, en collaboration avec les deux autres unités mobiles de Trinité et de Marin.

*Certains contrôles peuvent-ils s'avérer difficiles pour vos agents ?*

Les contrôles opérés de nuits sont fatigants et anxiogènes. Avec la chaleur et les moustiques, c'est le cadre, parfois très contraignant, dans lequel évoluent les douaniers en Martinique ! ■





5000

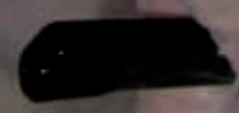
10 EURO

20 EURO

50

PROVISION

20 EURO



# Protéger le consommateur

Entretien avec **Franck Fournier**, Inspecteur des douanes chargé du contrôle du dédouanement à Fort-de-France, Aéroport du Lamentin

Qu'il s'agisse de contrefaçons, de stupéfiants, d'espèces protégées ou d'armes, la douane est chargée de veiller au respect de la réglementation pour éviter l'entrée sur le territoire de produits illicites.

**L**a mondialisation des circuits économiques, les achats via internet, le développement des flux commerciaux renforcent la nécessité de protéger le consommateur. Quelle place donnez-vous à cette mission ?



Dans le cadre de sa mission de protection, la douane est chargée de lutter contre toutes sortes de trafics : stupéfiants, contrefaçons, protection des espèces, armes, etc. Elle veille au respect des normes de qualité et de sécurité des produits industriels importés et

pouvant être proposés à la consommation, grâce notamment à des contrôles physiques et documentaires que nous effectuons sur les marchandises dédouanées.

*Vous veillez aux normes, techniques ou sanitaires, afin que le consommateur ne soit pas lésé. Quels sont les problèmes de non-conformité que vous rencontrez le plus souvent ?*

Ils concernent des domaines variés, par exemple les appareils électriques. Nous traitons également des cas touchant à la

réglementation des jouets pour enfants. Le développement croissant du fret express entraîne une évolution assez nette des risques de fraude touchant la protection du consommateur dans tous les domaines, et dans des proportions importantes, par exemple, dans le secteur des produits de santé ou la protection des espèces sauvages.

*Quels sont vos moyens d'actions dans la répression des contrefaçons ? De quels outils disposez-vous pour les contrer ? La lutte contre le trafic de stupéfiants fait-elle partie de cette mission de protection ?*

Face à ces menaces, l'administration adopte, en partenariat avec les opérateurs du commerce international, de nouveaux dispositifs et méthodes, lui permettant de gérer et contrôler au mieux les flux de marchandises, y compris avant que celles-ci n'arrivent sur le territoire de l'Union Européenne. Ceci se traduit notamment par une analyse de risque des informations pouvant être recueillies et leur traitement, et par la mise en oeuvre incidente de contrôles ciblés.

Lorsque nous sommes en présence de marchandises pouvant contrefaire une marque, un dessin ou modèle protégés au titre de la propriété intellectuelle, la douane dispose de nombreux instruments de contrôle, fournis aussi bien par la législation nationale que par la réglementation communautaire. Elle bénéficie aussi d'informations que lui communiquent les marques pour reconnaître leurs produits.



À ce titre, la douane saisit les marchandises quand la contrefaçon est évidente, ou les met en retenue pendant un délai de 10 jours, afin que les titulaires de la marque lésée puissent confirmer le caractère contrefaisant et faire valoir leurs droits. Cette procédure peut conduire à la saisie des marchandises contrôlées.

La lutte contre les stupéfiants fait partie intégrante de la protection des citoyens : les saisies, tant au niveau national qu'en Martinique, sont en constante progression. Elles concernent aussi bien le fret traditionnel que le fret express où la fraude est plus difficile à détecter en raison de l'importance des flux de marchandises. Le bureau du Lamentin prend une part active dans le dispositif de lutte mis en place par la douane, aux côtés des unités de surveillance, du fait de son positionnement sur le fret aérien et plus précisément dans les échanges entre la métropole et les Antilles. ■





Le GOÛT de L'ORIGINE

*Boyer s.a.s*

[www.philibon.com](http://www.philibon.com)

ROUTE DES SALINES - SALINES DILLON - 97227 SAINTE ANNE - Tél. : 05 96 76 88 89



© Fotolia.com

# Protéger la santé et préserver la nature

Entretien avec **Pierre Gauthier**, Directeur par intérim de la Direction de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt de la Martinique

Préserver les normes sanitaires, c'est l'une des missions des administrations veillant à l'échange des biens à nos frontières. En la matière, la Direction de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt de la Martinique travaille main dans la main avec les Douanes pour défendre la santé des Martiniquais et la biodiversité insulaire.

**Q**uelles sont les menaces potentielles à la santé publique et à l'équilibre écologique insulaire, liées aux échanges de biens ?



Les importations d'origine animale et végétale sont conséquentes sur l'Île de la Martinique. Elles représentent un danger pour la santé publique si les denrées importées ne sont pas conformes aux normes sanitaires européennes. Elles sont également un danger pour la

biosphère si un organisme nuisible ou une espèce invasive sont introduits sur notre territoire. Ce risque est d'autant plus prégnant sous notre climat tropical, propice au développement des ravageurs des cultures dans un contexte insulaire qui rend les milieux et les végétaux particulièrement vulnérables aux bio-agresseurs exogènes. Les agents du service de l'alimentation de la DAAF (SALIM) sont chargés du contrôle vétérinaire des produits d'origine animale et des animaux vivants, et des contrôles sanitaires des végétaux.

Toutes les introductions en provenance des pays tiers sont inspectées mais également certains produits en provenance d'Europe, s'ils présentent un



risque pour nos cultures tropicales (agrumes principalement). Le SALIM est également responsable du contrôle de la distribution des produits phytopharmaceutiques (PPP).

Seuls peuvent être utilisés et donc vendus des produits homologués en France et utilisables sur les cul-

tures présentes en Martinique. Un protocole particulier fonctionne avec la douane pour empêcher des importations de PPP interdites ou douteuses.

**Qu'en est-il en matière de préservation de la biodiversité ?**

En juillet 2005, une « initiative sur les espèces exotiques envahissantes





►► dans les collectivités françaises d'outre-mer » a été lancée par le Comité français de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN), et le Ministère de l'environnement.

Elle a produit un état des lieux complet sur la menace des invasions

biologiques en France d'outre-mer, avec un réseau de plus de 100 experts et l'appui de 10 coordinateurs locaux.

Le programme s'articule autour de quatre axes d'action : la Liste rouge des espèces menacées en France, l'appui aux Listes rouges régionales des espèces menacées,

l'appui aux politiques et aux conventions sur les espèces, l'initiative sur les espèces exotiques envahissantes en outre-mer. Les analyses réalisées ont permis de connaître le risque de disparition de 162 espèces de la flore de Martinique.

**Comment s'établit la collaboration avec la douane ?**

Elle s'exerce à deux niveaux. Un protocole de coopération a pour objet d'optimiser et de formaliser la coopération entre la direction régionale des douanes et droits indirects de Martinique et la DAAF / SALIM dans l'ensemble des domaines relevant des réglementations sanitaires et phytosanitaires.

Ensuite, une convention de mise à disposition de locaux pour le contrôle des marchandises d'origine animale et végétale accompagne les passagers au terminal Inter-Îles de Fort-de-France. Par ailleurs, la DAAF offre des formations très utiles. Par exemple, une formation spécifique sur la réglementation afférente à l'importation d'animaux et produits animaux a été délivrée aux agents des douanes par les inspecteurs du pôle d'inspection aux frontières, en fin d'année 2013. ■





Port de Fort-de-France - Portique de chargement et déchargement de containers.





# Aider les entreprises à commercer

Entretien avec **Sophie Besson**, Chef du pôle action économique de la direction régionale des douanes de Martinique

Administration chargée de veiller à la régularité des échanges internationaux et de la protection du consommateur, la douane est le partenaire des entreprises qui exportent et importent. Une mission essentielle notamment en Martinique.

***E***n quoi l'action de la douane est-elle importante pour le développement économique de la Martinique ?



La Martinique est une région ultrapériphérique, confrontée à des surcoûts importants en termes d'approvisionnement. Son tissu économique est composé d'une très grande majorité de micro-entreprises, qui méconnaissent non seulement les obligations, mais

aussi les opportunités que présente la réglementation douanière. Or, la douane dispose d'outils performants pour améliorer la compétitivité-prix et hors-prix des entreprises importatrices et exportatrices. La douane contribue également à la réduction des coûts liés aux opérations de dédouanement, en offrant aux entreprises des procédures adaptées leur permettant de dédouaner à domicile, ou, le cas échéant, de suspendre le paiement des droits et taxes. Enfin, le développement économique passe par un haut niveau de sécurisation des échanges : maîtrise de la chaîne logistique et lutte contre la concurrence déloyale que peut représenter l'importation de produits contrefaits, ou ne respectant pas les normes de sécurité européennes et françaises. La douane en tant que régulateur des échanges internationaux assure

un haut niveau de protection des ressources, des entreprises et des consommateurs martiniquais.

***Comment est structuré le pôle d'action économique et quelles sont ses missions essentielles ?***

Placé auprès du directeur de la DGDDI, il a vocation à structurer et donner de la lisibilité à la mission économique de la douane, tant auprès des services douaniers qu'à l'égard des entreprises et partenaires institutionnels. Le PAE est ainsi composé d'une cellule conseil aux entreprises,

d'un pôle réglementaire, d'un service régional d'audit. En interne, il travaille en étroite collaboration avec le pôle orientation des contrôles (POC), dans l'objectif partagé de sécuriser les opérations de dédouanement des entreprises et de concentrer les contrôles sur les marchandises sensibles et les opérateurs les moins fiables. Par ailleurs, il entretient des liens étroits avec la recette régionale des douanes, notamment en matière de promotion des outils comptables auprès des entreprises, de nature à alléger leurs coûts





©Faraways - Fotolia.com

►► (cautionnements, télépaiements, etc.). Il noue également des relations privilégiées avec les services en charge du dédouanement, et tout particulièrement le Bureau principal de Fort-de-France Port en charge de la gestion des procédures douanières.

**Quel est son rôle à l'égard des entreprises ?**

À ce niveau, il a pour mission essentielle de soutenir leur

compétitivité. À l'international, le PAE informe les entreprises du commerce extérieur sur les réglementations douanières applicables ainsi que sur les facilitations auxquelles elles peuvent prétendre.

La cellule conseil aux entreprises accorde dans ce cadre des entretiens personnalisés et propose des certifications (OEA, EA, RTC). Le service régional d'audit les

accompagne dans leurs projets de certification et de procédures douanières, au moyen d'audits gratuits.

Par ailleurs, compte tenu des spécificités de la Martinique en tant que DOM, le PAE est l'interlocuteur de premier plan des entreprises concernées par des dispositifs spécifiques, comme par exemple le régime d'aides agricoles RSA-POSEI, d'exonération d'octroi de mer à l'importation, le suivi de la filière du Rhum.

**Quel bilan peut-on faire de votre activité en 2013 ?**

Elle a été marquée par la modernisation de la quasi-totalité des procédures simplifiées, ainsi que par la délivrance d'un certificat OEA, aboutissement d'une démarche partenariale engagée largement en amont avec l'entreprise concernée.

**Quelles sont vos priorités d'action en 2014 ?**

D'abord, le maintien d'un service public à haut niveau d'expertise à l'égard des entreprises et des services douaniers. Ensuite, il s'agit d'accélérer le déploiement de la dématérialisation de l'ensemble des procédures douanières, de promouvoir la modernisation du marché unique antillais notamment sur le plan de la traçabilité des échanges, et d'accompagner, toujours plus loin, les entreprises martiniquaises dans leurs opérations de commerce international...

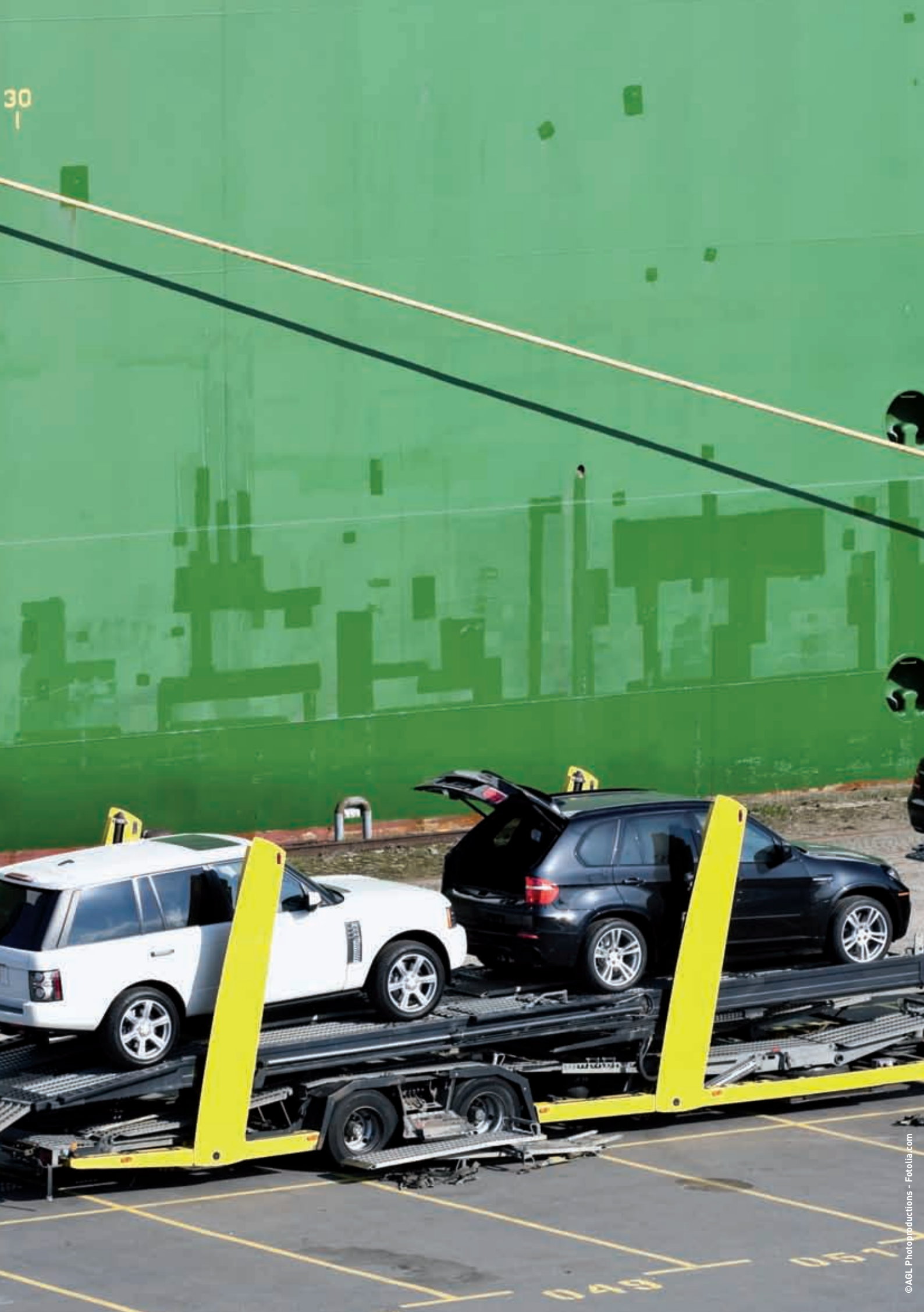
Sur le plan fiscal, l'année est tout particulièrement marquée par la réforme de l'octroi de mer, prévue pour le 1<sup>er</sup> juillet 2014.

Le PAE contribue à la réflexion autour du nouveau dispositif, conduite au plan local par le Conseil régional, ainsi qu'au plan national, par la direction générale des douanes.

Son action dans ce domaine se traduira également par l'accompagnement des services douaniers ainsi que des entreprises martiniquaises concernés par le dispositif d'octroi de mer révisé. ■



L'aéroport.



# Véhicules : des droits et taxes spécifiques

Les formalités d'importation ou d'exportation d'un véhicule à moteur en Martinique font l'objet de réglementations douanières spécifiques.

**L**a Martinique, si elle fait partie du territoire douanier de l'Union européenne, est considérée sur le plan fiscal comme un territoire tiers, y compris dans ses relations avec la métropole. Ainsi, ses échanges avec la métropole (ou tout autre pays membre de l'Union européenne) sont considérés, selon les cas, comme des importations ou des exportations.

Les départements d'outre-mer ont une fiscalité différente de celle qui s'applique en métropole et dans l'Union européenne. En effet, l'octroi de mer et l'octroi de mer régional représentent une imposition spécifique sur les produits arrivant sur leur territoire. Ces taxes visent à assurer un complément de ressources financières aux collectivités locales des départements d'outre-mer.

C'est pourquoi les formalités d'importation d'un véhicule à moteur en Martinique sont les mêmes que dans l'Hexagone, sauf en ce qui concerne les droits et taxes applicables.

Le propriétaire du véhicule importé doit s'acquitter, dès son arrivée en Martinique, de l'ensemble des droits et taxes

suivants : les droits de douane, l'octroi de mer et la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) pour les véhicules originaires et en provenance d'un pays n'appartenant pas au territoire douanier de la Communauté européenne (notamment hors Union européenne) ; l'octroi de mer et la TVA, pour les véhicules acquis en France métropolitaine ou dans le territoire douanier de l'Union européenne.

Les droits de douane sont proportionnels à la cylindrée du véhicule. L'octroi de mer se décompose en deux parties : octroi de mer et octroi de mer régional. Les taux du premier varient suivant la puissance fiscale, et ils sont fixés par délibération du Conseil général. Quant à l'octroi de mer régional, son taux est de 2,5 % en Martinique tandis que la TVA est de 8,5 % depuis le 1<sup>er</sup> avril 2000.

Néanmoins, lorsqu'un véhicule est transporté en Martinique dans le cadre d'un déménagement, une franchise de droits et taxes peut être appliquée, dès lors qu'il figure sur l'inventaire des biens établis en deux exemplaires par son propriétaire et sous réserve qu'il réponde aux conditions prévues par la réglementation, parmi lesquelles les trois conditions

suivantes : il ne s'agit pas d'un véhicule utilitaire ; il est en possession de la personne qui en fait la demande et celle-ci l'a utilisé depuis au moins 6 mois avant le transfert de résidence (cette dernière condition n'étant pas exigée pour les résidents en provenance de métropole) ; enfin, il a supporté les impositions normalement exigibles dans le pays de provenance ou d'origine.

## IMPORTER EN FRANCE MÉTROPOLITAINE UN VÉHICULE ACHETÉ EN MARTINIQUE

Le propriétaire d'un véhicule en provenance d'un département d'outre-mer doit acquitter de la TVA, auprès d'un bureau de douane, en vue de son immatriculation dans une série normale.

En cas de déménagement, la même procédure qu'en cas d'arrivée en Martinique s'applique.

Dans les autres cas, le service des douanes établit une taxation d'office, basée sur la valeur hors taxes du véhicule standard, augmentée éventuellement des frais annexes, tels que frais de transport, options, etc. Les sommes dues doivent être réglées en espèces, en chèque, par carte bancaire, sous réserve de l'implantation d'un terminal dans le bureau. En cas de paiement par chèque d'un montant supérieur à 1 524,49 euros, un chèque certifié ou de banque est exigé.

Après dédouanement, le service des douanes remet au propriétaire un exemplaire de la déclaration de douane, ainsi qu'une quittance et un certificat de dédouanement, ce dernier devant ensuite être présenté par le propriétaire du véhicule à la préfecture où il sera immatriculé. ■



## Danielle Portel, de la Direction Interrégionale des Douanes Antilles-Guyane, précise les conditions de taxation des véhicules automobiles importés en Martinique

### VÉHICULES NEUFS

En application de l'article 32 du Code des Douanes Communautaires, la base de taxation des véhicules neufs importés en Martinique est la valeur facture majorée notamment des frais de transport et d'assurance. Sur cette assiette sont appliqués les taux suivants :

- Droits de douane = 10 % en moyenne si le véhicule est originaire d'un pays tiers à l'Union Européenne ;
- T V A = 8,5 % ;

#### Octroi de mer externe :

- 7 % pour un véhicule d'une cylindrée inférieure ou égale à 1 500 cm<sup>3</sup> ;
- 10 % pour un véhicule d'une cylindrée supérieure à 1 500 cm<sup>3</sup> mais inférieure à 3 000 cm<sup>3</sup> ;
- 20 % pour un véhicule d'une cylindrée supérieure à 3 000 cm<sup>3</sup> ;

#### Octroi de mer régional :

2,5 % pour tous les véhicules.

Le montant des droits de port (redevance sur les marchandises) est proportionnel au poids du véhicule. Le taux est de 48 euros la tonne. A titre d'exemple, un véhicule neuf d'une cylindrée de 1 200 cm<sup>3</sup>, d'une valeur hors taxes de 10 000 euros et pour lequel les frais d'assurances et de transport jusqu'à la Martinique s'élèvent à 1 000 euros sera taxé de la façon suivante s'il est originaire d'un pays membre de l'Union Européenne: la base de

taxation sera de 11 000 € à laquelle seront appliqués les taux ci-dessous :

- T V A = 8,5 % ;

#### Octroi de mer externe :

7 % soit 770 euros

#### Octroi de mer régional :

2,5 % soit 275 euros

Droits de port pour un véhicule d'1 tonne = 48 €

D'où un total de droits et taxes égal à 1 093 €

Les taux d'octroi de mer externe sont variables selon les produits (carreaux : 7 %, vêtements : 10 %, lunettes : 20 %). Par contre le taux d'octroi de mer régional de 2,5 % est identique pour la majorité des produits importés en Martinique.

### VÉHICULES D'OCCASION IMPORTÉS DE FRANCE HEXAGONALE PAR DES PARTICULIERS

La base de taxation des véhicules d'occasion importés de France en Martinique par des particuliers est la valeur argus. Cette valeur est majorée notamment des frais de transport et d'assurance en application de l'article 32 du Code des Douanes Communautaires. Sur cette assiette sont appliqués les taux suivants :

- 7 % pour un véhicule d'une cylindrée inférieure ou égale à 1 500 cm<sup>3</sup> ;
- 10 % pour un véhicule d'une cylindrée supérieure à 1 500 cm<sup>3</sup> mais inférieure à 3 000 cm<sup>3</sup> ;

- 20 % pour un véhicule d'une cylindrée supérieure à 3 000 cm<sup>3</sup> ;

#### Octroi de mer régional :

2,5 % pour tous les véhicules ;

Droits de port pour un véhicule d'1 tonne = 48 €

### FORMALITÉS

Tout véhicule importé en Martinique doit faire l'objet d'une déclaration d'importation qui permet à la Douane de percevoir les droits et taxes. Le dépôt de cette déclaration intervient à l'importation, sauf pour les concessionnaires automobiles bénéficiaires de la procédure de l'entrepôt. Les droits de port sont soumis à la TVA.

### CONCESSIONNAIRES AUTOMOBILES

Ils bénéficient de la procédure de l'entrepôt qui leur permet de suspendre lors de l'importation le paiement des droits et taxes. Cette procédure est un régime économique qui permet au bénéficiaire de réaliser des gains de trésorerie. Les taxes seront acquittées lors de la vente du véhicule par le concessionnaire. La mise à la consommation du véhicule permet alors au concessionnaire d'acquitter les droits et taxes exigibles.

### FISCALITÉ LOCALE ET ÉCOLOGIE

La fiscalité locale ne comporte aucun avantage spécifique pour les véhicules hybrides. Les caractéristiques écologiques sont sans incidence en matière d'octroi de mer.

# Autos GM

La Garantie des grandes Marques

[www.autosgm.com](http://www.autosgm.com)



**HORAIRES SHOWROOM TOUTES MARQUES :**  
du Lundi au Vendredi : 8h30-17h30  
Samedi : 9h00-12h00

**HORAIRES PIÈCES DÉTACHÉES :**  
du Lundi au Vendredi : 8h00-16h00

**05 96 42 72 00**

Vous l'attendiez depuis longtemps, Autos GM l'a fait ! Un centre de reprise de véhicules d'occasion à deux pas de votre concession. Des conditions de reprises exceptionnelles, un service sur mesure et une équipe à votre écoute

***Facilitez-vous la vie  
Autos GM reprend votre auto !***








- GUADELOUPE
- MARTINIQUE
- GUYANE
- ST MARTIN
- ST BARTHELEMY
- VENEZUELA
- PANAMA
- COLOMBIE
- REPUBLIQUE DOMINICAINE
- COSTA RICA
- TRINIDAD & TOBAGO
- BRÉSIL
- ETATS UNIS
- ESPAGNE
- ITALIE

- FRANCE
- ROYAUME UNIS
- BELGIQUE
- PAYS BAS
- ALLEMAGNE
- ALGERIE
- TUNISIE
- AUSTRALIE
- NOUVELLE ZELANDE
- TAHITI
- NOUVELLE CALEDONIE
- ...

TRANSPORTS

MARITIMES INTERNATIONAUX



Transport Régional - Ligne Ferrymar

Nous transportons

- Camions / Conteneurs / Remorques
- Utilitaires / Conventionnel / Palettes
- Engins de T.P

Pour votre fret,  
 au départ de  
**GUADELOUPE**  
 et de **MARTINIQUE**




SOMARTRANS

Manutention Portuaire

Nos prestations

- Logistique Portuaire
- Déchargement • Chargement de navires
- Réception et Livraison de conteneurs

SOMARTRANS

Ancien imm. GMM - Quai de l'hydrobase - 97200 Fort-de-France  
 Tél : 05 96 73 20 24 - Fax : 05 96 71 51 88 - pdw.somartrans@orange.fr

MARFRET MARTINIQUE

Imm.plissonneau - 1<sup>er</sup> étage - 46/48 av. Maurice Bishop - 97200 Fort-de-France  
 Tél : 0596 48 40 15 - Fax : 0596 63 48 15 - freignier@marfret.fr

au-delà des mers avec

SETCARGO

Logistique Internationale



Les + de SETCARGO

- Des départs aériens quotidiens et maritimes hebdomadaires
- La suite des vos expéditions en temps réel

Setcargo innove pour votre avenir...

Quel que soit votre secteur d'activité, nous avons les solutions pour optimiser votre supply chain...

Groupage

Asie

Coût de revient

Pharmacie

Entrepôt fiscal

E-commerce

Electroménager high tech

Produits frais

Guyane Française | Guadeloupe | Martinique | Réunion

SETCARGO MARTINIQUE | 97200 Fort-de-France | Tel : 05 96 60 70 64 | Mail : martinique@setcargo.com • SETCARGO GUADELOUPE | 97122 Baie-Mahault | Tel : 05 90 26 68 52 | Mail : guadeloupe@setcargo.com

SETCARGO REUNION maritime | 97722 Le Port | Tel : 02 82 43 70 27 | Mail : reunion@setcargo.com • SETCARGO REUNION aeries | 97438 Sainte-Marie | Tel : 02 62 48 18 81 | Mail : reunion@setcargo.com

SETCARGO TERROSET GUYANE FRANÇAISE | 97338 Cayenne cedex | Tel : 05 94 30 11 87 | Mail : guyane@setcargo.com

SETCARGO, une société de Crystal Group | www.crystalgroup.fr

62





**GRAND PORT MARITIME  
DE LA MARTINIQUE**

Quai de l'Hydrobase  
BP 782 - 97244, Fort de France CEDEX  
Tél. : 0596 59 00 00  
Fax : 0596 71 35 73  
Site Internet : [www.martinique.port.fr](http://www.martinique.port.fr)

**«Martinique Hub Caraïbe»,  
Une nouvelle dynamique  
d'échanges.**

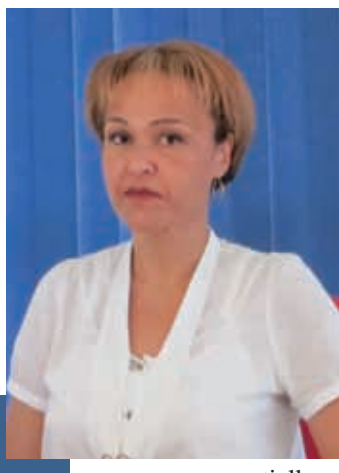


# Des formalités douanières facilitées

Entretien avec **Nathalie Finette Elore**, Chef du bureau des douanes de Fort-de-France Port

Le port de Fort-de-France accueille des flux importants. Pour faciliter la fluidité des échanges, les contrôles douaniers sont orientés en fonction des enjeux, des risques et des objectifs de performance. L'information est dématérialisée à tous les stades et les processus sont automatisés.

**L**e grand port de Fort-de-France accueille un trafic dense. Ces échanges commerciaux touchent toute la Caraïbe et s'élargissent de facto avec la mondialisation. Les actions de contrôle sont-elles systématiques ou plus orientées vers certaines marchandises ?



Pour concilier nos missions fiscales et de protection avec nos engagements sur la fluidité des échanges, les contrôles sont orientés en fonction des enjeux et des risques.

Sur la part de trafic qui provient de l'UE (80 % environ de nos déclarations), l'enjeu est essentiellement fiscal. La douane s'assure de l'application des règles de taxation spécifiques (par exemple taux et exonérations de TVA...) et de la fiscalité locale (octroi de mer, taxe de consommation sur les tabacs...).

La part de trafic extra-communautaire présente des enjeux supplémentaires, du fait de l'application des droits de douane, mais aussi de nos missions de régulation des échanges internationaux, de protection des citoyens et des entreprises.

Les marchandises sont vérifiées lorsque le risque l'exige (soupçon de dangerosité, par exemple). Sinon, le contrôle après dédouanement est privilégié.

**Quels sont les principaux interlocuteurs des services douaniers dans les transactions ? Quels sont les moyens dont vous disposez pour faciliter les formalités douanières ?**

Pour l'application des mesures de sûreté, les transporteurs communiquent aux services douaniers les éléments obligatoires avant l'arrivée des marchandises au port.

Les gestionnaires des magasins sous douane jouent un rôle essentiel dans le processus de prise en charge qui permet d'appréhender les flux.

La déclaration en détail est réalisée par des professionnels du dédouanement ou par les importateurs et exportateurs eux-mêmes.

L'information est dématérialisée à tous les stades et les processus sont automatisés par le biais des applications douanières et du système de prise en charge portuaire. Au sein du bureau, en lien avec le pôle d'action économique



Les contrôles sont ciblés en fonction des enjeux et des risques.

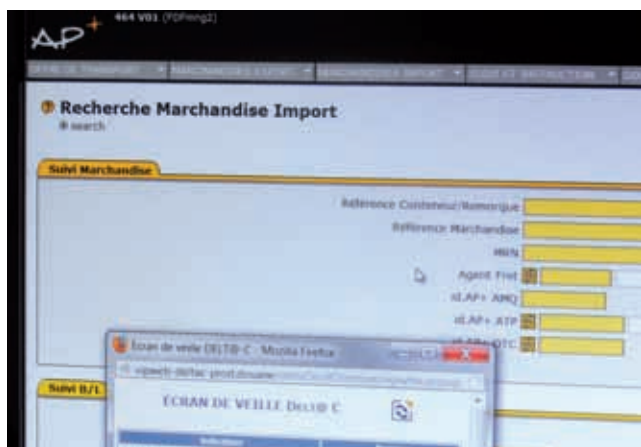
de la direction, un gestionnaire des procédures met en place avec les opérateurs des solutions spécifiques pour faciliter le dédouanement ou favoriser leur activité économique.

**Fort-de-France a été le troisième port français à mettre en place une plate-forme dématérialisée pour le système douanier, avec le logiciel AP+. Comment fonctionne ce processus ? En quoi cette informatisation facilite-t-elle les démarches douanières ?**

Le système collationne les informations utiles auprès de tous les acteurs de la chaîne, et met à la disposition de chacun celles qui le concernent. AP+ permet le suivi de la marchandise en amont de son arrivée sur le port jusqu'à sa sortie.

La communication est dématérialisée et instantanée. Par exemple, l'accord de la douane pour la libération d'un conteneur sera connu dès que tous les colis transportés auront reçu le bon à enlever propagé à AP+ par l'application douanière Delta. ■

Dématérialisation et automatisation des processus : le système de dédouanement Delta C et le système portuaire AP+.



# Martinique Hub Caraïbes : une nouvelle organisation portuaire

Entretien avec **Jean-Rémy Villageois**, Président du directoire du Grand Port Maritime de Fort-de-France

L'année 2013 a vu la naissance de Martinique Hub Caraïbe. Issu de la réforme portuaire de 2012 souhaitée par l'État, ce nouvel établissement public de type Grand Port Maritime (GPM) a été créé pour optimiser la gestion des ressources portuaires, afin d'accompagner le développement économique de la Martinique.

**M**artinique Hub Caraïbe a été créé en janvier 2013. Comment est-il dirigé ?



Le Conseil de surveillance de Martinique Hub Caraïbe est présidé par Jean-Marc Ampigny, premier vice-président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Martinique (CCIM) et regroupe 17 membres représentant l'État (4), les Collectivités locales

(4), la CCIM (3), les personnalités qualifiées (3) et les représentants du personnel du GPM (3). Ce Conseil de surveillance valide la stratégie et contrôle la gestion du Directoire. Une autre instance a été mise en place : le Conseil de développement, dont le rôle principal est de donner un avis sur le projet stratégique du GPM et sur sa politique tarifaire.

*Pour faire face à l'évolution du trafic, d'importants travaux d'extension ont été engagés. Quels sont les principaux objectifs du développement de Martinique Hub Caraïbe ?*

Pour répondre aux besoins actuels de transbordement dans la Caraïbe, Martinique Hub Caraïbe



Le projet des extensions de la Pointe des grives avec en médaillon le terminal actuel et en premier plan les extensions Sud-Est et Nord.

►►► a décidé d'augmenter rapidement la capacité du Terminal à Conteneurs de la Pointe des Grives, en lançant une première phase d'extension d'un montant de 20 millions d'euros. Elle permettra de rationaliser la géométrie du terminal et d'améliorer les modalités de stockage grâce à la construction de 3 hectares de terre-pleins supplémentaires. Un nouveau quai de 300 m sera spécialement dédié au transbordement avec la Caraïbe. Les dernières études nécessaires ont été réalisées en 2013 et nous ont permis d'obtenir le feu vert du Conseil de surveillance, des autorités environnementales et de l'Etat. Les travaux sont programmés



en 2014 et la mise en service des nouvelles installations est prévue pour 2015.

Une deuxième extension est en projet pour 2015-2016, afin de permettre le croisement de deux lignes de Panamax. Il s'agira principalement de développer les activités sur le quai principal en augmentant sa longueur à 650 m et en ajoutant un quatrième portique. De nouvelles surfaces de stockage seront aussi créées.

Martinique Hub Caraïbe s'engage ainsi à construire par étapes une nouvelle organisation portuaire, à même de répondre aux exigences du trafic maritime, en termes de performance, de fiabilité et de compétitivité.

Le Grand Port Maritime est déjà connecté à plus de 20 ports de la Caraïbe, mais l'arrivée des nouveaux flux libérés dès l'ouverture du troisième jeu d'écluses du Canal de Panama en 2015 est l'occasion d'augmenter son trafic avec ses voisins de la Caraïbe du sud et du nord-ouest de l'Amérique du Sud. Pour accroître ses chances de capter du trafic, Martinique Hub Caraïbe poursuivra, avec ses confrères de la Guadeloupe et de la Guyane, la création d'un réseau cohérent intégré dans cette partie du monde.

***Martinique Hub Caraïbe souhaite aussi devenir un hub Croisière dans la Caraïbe du Sud ?***

Dans ce cadre, une surface de 25 000 mètres carrés a été dédiée à la croisière, à 5 minutes du centre-ville de Fort-de-France. Dans ce terminal (Les Tourelles), la croisière « tête de ligne », c'est-à-dire le départ des croisières, est favorisée. Trois millions d'euros ont été investis, sur 2012, 2013 et 2014, par Martinique Hub Caraïbe, pour transformer le terminal à cet effet : liaison entre l'aéroport et le terminal croisière, traitement optimisé des bagages, des zones d'attente et des parkings.

Par ailleurs, Martinique Hub Caraïbe améliore le terminal de la Pointe Simon, situé au cœur de

Fort-de-France. Dédié à la croisière de transit, celui-ci a été transformé ces trois dernières années, grâce à 10 millions d'euros d'investissements, afin de pouvoir accueillir les plus grands paquebots actuels, par exemple les megaships de la classe « Oasis » ou « Quantum ».

La Ville de Fort-de-France et le Conseil régional vont investir 3 millions d'euros supplémentaires en 2014-2015, afin de mettre la zone d'échanges terrestres (bus, taxis, boutiques, etc.) au niveau des meilleures normes internationales, dans le cadre prestigieux de Complexe de la Tour de la Pointe Simon. Les compagnies Royal Caribbean, Holland America line, P&O, Celebrity, Aida, apprécient le terminal de la Pointe Simon et souhaitent y développer leurs activités.

D'autres actions ont été entamées en 2013 et se poursuivront cette année : mise en place de nouveaux trafics de vrac, optimisation de la répartition navale (Bassin de Radoub et Carénage), construction d'un centre de contrôle douanier, redéfinition du périmètre portuaire, etc.

Mais une autre action me paraît essentielle : un dialogue soutenu avec nos clients et nos partenaires car c'est l'ingrédient indispensable à l'atteinte de nos objectifs communs.

***L'ensemble des flux passe par le service des douanes : quels sont les enjeux de la construction du futur centre de contrôle douanier ?***

Le nouveau centre de contrôle douanier est prévu dans le programme d'extension acté par le Conseil de surveillance en 2013. Sa construction doit être réalisée fin 2014, pour une livraison fin 2015. Martinique Hub Caraïbe est à l'écoute des besoins des services de la douane et cette nouvelle infrastructure répond aux évolutions des réglementations française et internationale : les ports doivent en effet s'équiper pour être en mesure de sécuriser l'approvisionnement et le trafic. ■

# Caribbean Line

Transport Maritime Europe – Caraïbes – Amérique du Sud



Multipurpose – Grues : 2\*60MT – Longueur : 100m – 4450 MT

## Rotation Mensuelle

France et Belgique (Anvers) - Angleterre (Ipswich) – St Martin / St Maarten (Galisbay) –Trinidad & Tobago (Point Lisas) – Guyana (Georgetown) – Suriname (Paramaribo) – Guyane Française (St Laurent du Maroni)

## Marchandises

Ferrailles/acier/bois/Conteneurs/Matériaux roulants/divers produits en big bags/marchandises palettisées/grains/autres

### Caribbean Line :

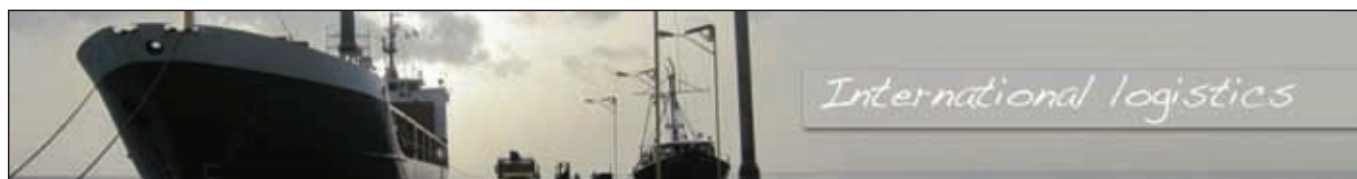
Bat 3 – Parc d'Activités du Robert – 97231 Le Robert – Martinique

Tel: +596 596 380 559 – Fax: +33 172 929 048

3 rue Chauveau Lagarde – 75008 – Paris – France

Tel: +33 1 40 98 03 80 – Fax: +33 172 929 048 - [caribbeanline@soreidom.com](mailto:caribbeanline@soreidom.com)

[www.soreidom.com](http://www.soreidom.com)



## Soreidom

[soreidom@soreidom.com](mailto:soreidom@soreidom.com)

La Pallice  
Guadeloupe  
Martinique

Céréales,  
marchandises diverses,  
colis lourds,  
voiliers & yachts,  
conteneurs

**1 départ / mois**  
**Lignes directes**

## Caribbean Line

[caribbeanline@soreidom.com](mailto:caribbeanline@soreidom.com)

La Pallice	Georgetown
Anvers	Guyana
Ipswich	Surinam
Saint-Martin	Guyane
Trinidad	

Tél. Paris : +33 (1) 40 98 03 80

[www.soreidom.com](http://www.soreidom.com)

Tél. Caraïbes : + 596 (0) 596 38 05 59

# Soreidom, du négoce à l'armement intra caraïbe

Par **Tristan de Moussac**, Directeur des Opérations de la Soreidom

Soreidom a été créée en 1989, à l'initiative de Xavier de Moussac, rejoint par la suite par ses deux frères, Tristan et Arnaud.

Après avoir commencé comme négociant en matières premières, la société s'est orientée vers l'affrètement maritime. Elle assure aujourd'hui des lignes depuis l'Europe et l'Amérique du Nord vers les Caraïbes et l'Amérique du Sud.

**A** son origine, la Soreidom est loin du transport maritime. Lors de sa création, elle est spécialisée en investissement de développement en Outremer et de négoce en céréales.

L'arrivée en Martinique s'est faite lors de la construction d'un moulin. « *Nous avons donc importé nos premières céréales en vrac* », souligne Tristan de Moussac, directeur des opérations de la Soreidom. « *Auparavant, nous affréions des navires de 4 000 tpl puis des unités de 7 000 tpl qui partaient de Rochefort sur une base mensuelle* ». Une ligne que la société a d'abord ouverte pour les besoins propres de son moulin puis rapidement pour d'autres chargeurs en conventionnel.

Plus tard, elle a repris les activités des Grands Moulins des Antilles puis des Grands Moulins de la Caraïbe. Pour les alimenter, elle a dû passer à des navires de 12 000 tpl : « *Nous ne pouvions plus rejoindre Rochefort donc nous avons transféré nos escales à La Rochelle* », explique Tristan de Moussac. Outre le port de chargement charentais, le navire rejoint ensuite la Guadeloupe dans les ports de Basse-Terre et de Jarry, puis Fort de France et le Robert.

La Soreidom a aussi créé une ligne régulière avec l'Amérique du Nord pour alimenter d'autres moulins et unités de production d'aliment du bétail. Elle dessert une fois par mois les ports de Houston, Haïti, Georgetown et Paramaribo.

En 2010, Soreidom crée la Caribbean Line pour la Caraïbe au départ de Philadelphie, West Palm Beach, Saint Domingue, Saint-Martin, Basse Terre, Le Robert, Trinidad, Georgetown, Paramaribo et Saint Laurent du Maroni. Une desserte régulière est assurée par un navire de 90 m de long pour un tonnage de 3 000 tpl. Son originalité reposait sur la liaison entre des ports peu desservis par des lignes régulières. Elle a fonctionné pendant plusieurs mois en s'alimentant de vracs et de marchandises chargées en conventionnel. Pour des raisons économiques, son nombre de desserte a par la suite été réduit. Elle touche désormais Haïti, Caucedo, Saint-Martin, Basse Terre, Le Robert, Sainte-Lucie, Barbade et Saint-Laurent-du-Maroni. Lors de la remontée, les navires s'arrêtent à Trinidad et n'effectuent pas d'escales dans les ports de Barbade et de Sainte-Lucie.

Cette ligne emporte principalement du conventionnel comme du métal, du roulant, des palettes d'eau, des boissons gazeuses, des bigs bags d'aliments pour bétail, du ciment et du hors gabarit.

En 2011, Caribbean Line crée une ligne au départ du nord de l'Europe à destination du sud de la Caraïbe. Les chargements se font depuis Anvers, Ipswich la Pallice vers Trinidad, Georgetown, Paramaribo et Saint-Laurent-du-Maroni. La rotation est assurée tous les mois avec deux navires de 4 500 tpl équipés chacun de deux grues de 60 mt qui permettent de faire, entre autre, du colis lourd. Après avoir évolué, la Soreidom regarde avec attention les capacités du marché local. « *En Martinique, le développement des échanges se fera en fonction de la démographie. Le potentiel n'est pas ici mais plutôt sur le marché intra caribéen* », explique Tristan de Moussac. Aujourd'hui les échanges des îles des Caraïbes se font presque en totalité avec les États-Unis et l'Europe. L'objectif de la société est d'être présente dans les autres îles de la région : « *En entrant dans ces îles nous mettons un pied dans le CARICOM, sorte de marché unique caribéen. C'est au travers de ce marché que nous pourrions nous développer* ». ■

# ANTILLES SHIPPING Services

*Formerly Plissonneau Shipping*



*All services that your vessel  
may need when calling in the French West Indies*





*Our company offers a very large professional services, to cruiseship, tankers, break bulk, navy ships, yachts calling our ports or passing by off coast, and more ...*

**Services That We Provide :**

- Agency support
- Freight forwarding
- Stevedoring
- MDO supply
- Waste Removal
- Cash supply
- Cell phone rental
- Shipchandler
- Medical assistance
- Car rental

**Interested in working with us?**

*Send us an email and we will get back to you with all the informations needed. There is no commitment involved by getting in touch with us.*



tél : 596 (0)596 63 81 85 / 596 (0)596 63 35 35 - fax 596 (0)596 61 64 06  
operations@antilles-shipping.com / accounting@antilles-shipping.com - www.antilles-shipping.com

Immeuble du Port - Avenue François Mitterrand - 97200 Fort-de-France - Martinique F.W.I.



# Facilitation et sécurisation des procédures

Entretien avec **Erik Elore**, Chef du bureau des douanes du Lamentin Aéroport

Avec près de 100 000 opérations annuelles de toutes tailles, le fret représente un flux important pour l'économie de l'île. Faciliter les procédures dans ce cadre représente un enjeu fort pour la fluidité des échanges.

**Q**uel est le volume des transactions douanières que vous avez à traiter ?



Le Bureau de douane du Lamentin traite trois types de transactions par ordre d'importance de volume. D'abord, le fret express, c'est-à-dire de petits envois traités par des sociétés spécialisées. Ces dernières bénéficient de procédure

simplifiée.

Un peu plus de quatre vingt mille opérations par an sur les flux import et export concernent le fret express. On constate une augmentation du nombre de déclarations. Ceci est certainement dû à l'intérêt que portent les consommateurs à l'internet et au e-commerce.



Ensuite, les bagages non accompagnés. Il s'agit d'envois de particulier à particulier dans le cadre d'échanges non commerciaux. Ils représentent environ douze mille opérations par an. Ces envois ne peuvent pas faire l'objet de taxation, mais doivent obéir aux mesures de prohibition. Les envois commerciaux, enfin, représentent environ vingt cinq mille opérations par an et sont traités par les déclarants. Il s'agit surtout, en Martinique, de produits périssables.

**Quels sont les enjeux de la facilitation des procédures dans le domaine des formalités aéroportuaires en Martinique ?**

Il s'agit d'apporter plus de fluidité, de s'assurer que le temps d'immobilisation lié au dédouanement soit le plus court possible. Évidemment, la facilitation apportée par les procédures doit aussi permettre à la douane de remplir pleinement ses missions fiscales et de santé publique. Le fret aérien est soumis à des règles de sûreté et

de sécurité. Toutes les procédures doivent y être assujetties.

**Les trafiquants utilisent-ils les facilitations douanières pour commercer illégalement ?**

Jusqu'à présent, l'analyse du contentieux et des saisies douanières opérées sur le site n'établit pas ce type de constat. Il n'y a pas plus d'infraction dans les opérations simplifiées que dans le reste du fret. Néanmoins, l'importance des flux représente une véritable tentation pour qui serait animé de mauvaises intentions. Le service doit ainsi procéder au ciblage des colis suspects, garantir une grande flexibilité horaire et effectuer des interventions discrètes.

Les facilitations douanières supposent une confiance réciproque et maîtrisée entre les opérateurs et le service. Ces méthodes d'intervention sont sans cesse en évolution. Les résultats obtenus illustrent leur efficacité. ■



La zone de fret de l'aéroport. Site du bureau du Lamentin.

# Professionnels, pourquoi vous déplacer quand La Poste vous simplifie la vie ?

LA POSTE



Maileva

FILIALE DU GROUPE LA POSTE

BOX

e-commerce



digiposte

Des solutions performantes et économiques

MonTimbre enLigne

iD timbre



conseiller  
**PRO**  
en bureau



Plus  
d'infos  
**3634**



Professionnels, La Poste propose des solutions pour vous permettre de **gagner** du temps et de **développer** vos activités **sans** avoir à **vous déplacer**.



# La Poste de la Martinique, une entreprise à découvrir

Par **Jean-Claude Manéré**, Directeur régional de la Martinique

Avec ses 1 342 collaborateurs, La Poste de la Martinique est l'un des plus grands employeurs du département. Pour satisfaire et accueillir ses 12500 clients par jour, l'entreprise dispose d'un maillage territorial incluant divers services répartis sur les 34 communes.



## La Banque postale et le réseau des bureaux de poste

- 52 points de contact
- 1 centre financier
- 11 grandes et moyennes surfaces partenaires
- 2 agences postales communales
- 1 agence postale militaire
- 7 relais poste commerçants

### Courrier

➤ 4 zones d'activités composées de 12 centres courrier desservant 347 tournées de distribution.

*Les sites principaux sont :*

- Fort-de-France à Dillon, pour le Nord Caraïbes
- Trinité, pour le Nord Atlantique
- Le Lamentin, pour le Centre
- Ducos, pour le Sud

➤ 1 centre de traitement du courrier (import-export) à Dillon

### Tout le réseau des bureaux de poste entièrement modernisé

La Poste poursuit la modernisation de l'ensemble de ses bureaux qui a démarré en 2008. Pour 2014, les rénovations ont porté sur l'accueil afin d'obtenir une relation totalement différente avec les clients.

### Esprit de service

La relation client en bureau de poste a été totalement repensée avec le déploiement de deux nouveaux modèles d'aménagement intérieur : «ESC» : Espace Service Client et « ESCI » : Espace Service Client Intégral, fondés sur le libre-service, les bornes d'opérations rapides et la disponibilité des postiers dès l'entrée du client.

Cette modernisation est accompagnée par un très ambitieux programme de certification de service par l'AFNOR qui se fonde sur le référentiel de standards de service mesuré mensuellement par un cabinet indépendant.

### L'intérêt du client d'abord

Accueil, accessibilité, écoute, rapidité des opérations et qualité

de service perçue sont les ambitions de service du groupe La Poste envers ses clients. Cette volonté est soutenue par le dynamisme et le professionnalisme des facteurs et des guichetiers, soucieux du service rendu aux clients.

Des services innovants sont proposés à notre clientèle : la distribution choisie sur rendez-vous, la procuration en ligne, le sondage de nos services immédiats à l'aide d'un smartphone.

En Martinique comme au national, l'amélioration du service au client se traduit par des investissements importants dans le cadre de l'aménagement du territoire, illustrant la responsabilité de notre entreprise vis-à-vis des partenaires économiques et des élus. ■



# Assurer la fluidité du trafic

Entretien avec **Frantz Thodiard**, Président du Directoire de la Société Aéroport Martinique Aimé Césaire

L'aéroport Martinique Aimé Césaire draine chaque année quelque 1,7 million de passagers et 10 000 tonnes de marchandises. Les contrôles aux frontières sont réalisés par les services de la douane et de la police, qui bénéficient d'infrastructures dédiées au sein de l'espace aéroportuaire.

**Q**uelle est actuellement l'importance des échanges aériens dans l'économie de la Martinique ? Quelle est la part du fret marchandises et du transport de voyageurs ?



Compte tenu du caractère insulaire de notre territoire, le transport aérien constitue un facteur indispensable de développement économique, d'autant plus que celui-ci est en grande partie basé sur le tourisme. De ce fait, l'aéroport est l'un des outils incontournables pour accroître l'attractivité de la Martinique. En 2013, nous avons enregistré 1 623 870 passagers et 10 000 tonnes de marchandises. Pour vous donner des éléments de

comparaison, le port de Fort-de-France, l'autre grand acteur dans ce domaine, a transporté 250 000 personnes et 3 millions de tonnes de fret.

Nos résultats représentent une croissance globale de 3,7 % par rapport à 2012 : celle-ci est essentiellement liée à la nette augmentation (+ 7,57 %) de nos échanges avec la métropole, qui représentent 65 % du nombre de passagers transitant par l'aéroport. Par ailleurs, nous avons développé les liaisons avec l'Amérique du nord. Nous proposons déjà des vols avec escale pour Miami, mais depuis 2013, nous avons, deux fois par semaine, un vol direct pour cette destination. Ce développement est l'aboutissement d'un travail de longue haleine que nous avons mené avec le Comité martiniquais du tourisme. Nous avons également deux liaisons avec le Canada.

**Les activités de transport sont encadrées par un dispositif réglementaire et douanier. Quelles sont les grandes lignes et les objectifs ? Comment vous y êtes-vous adaptés ?**

Effectivement, notre activité est encadrée par un dispositif à la fois très précis et très dense. En matière de sécurité aéroportuaire, c'est-à-dire tout ce qui concerne la sécurité des avions (trajectoires, circulation sur les aires de manœuvre, protection pendant les opérations de déchargement et chargement), la réglementation est en train de se durcir. Nous avons donc mis en place les ressources humaines, les procédures et protocoles adéquats, ainsi qu'une surveillance constante de tous les acteurs concernés. De plus, notre responsabilité en matière de sûreté se traduit par une vigilance renforcée, pour empêcher les actes illicites, tels que le terrorisme, ou le transport de marchandises prohibées ou de matières dangereuses. La mise en œuvre de ce dispositif très rigoureux nous a conduit à adapter nos infrastructures pour contrôler les passagers et les bagages.

Par ailleurs, les contrôles aux frontières, qu'il s'agisse des marchandises ou des personnes, sont effectués au sein de l'aéroport par les services de la douane et de la police. Nous travaillons en collaboration avec ces équipes. La mission des douanes consiste à protéger notre économie sur le plan sanitaire et en ce qui concerne l'importation : produits





d'atteindre 2 millions de passagers en 2020. Cela passe par la création des nouvelles lignes aériennes dont je vous ai parlé, et par le développement de la « croisière tête de ligne » qui s'effectue sur des bateaux partant de Martinique et sur lesquels les passagers, locaux ou étrangers, embarquent après avoir fait, pour les derniers, un voyage en avion.

**Un centre d'affaires a été implanté récemment sur la zone aéroportuaire. Quel est son impact dans le développement du site et du transit voyageurs ? De quels autres atouts disposez-vous pour attirer les compagnies étrangères ?**

Le tourisme d'affaires représente en effet pour nous une opportunité intéressante. Outre le Palais des congrès de Madiana, un second centre est quasiment achevé à Fort-de-France et un troisième va être construit aux Trois-Ilets. Au sein même de la zone aéroportuaire, nous avons transformé l'ancienne aérogare en centre d'affaires. Nous louons déjà 11 000 mètres carrés de bureaux et pouvons recevoir des événements de taille importante grâce à nos sept salles de réunion, contenant jusqu'à 400 personnes. Fort de cette réussite, nous allons l'agrandir d'ici 2015 : auditorium, espace d'expositions et hôtel de 100 chambres viendront compléter le dispositif.

Enfin, nous avons mis en place des mesures incitatives tarifaires aux opérateurs aériens : nous offrons plus de 80 % de réduction aux nouvelles compagnies pendant la première année d'ouverture d'une ligne. ■

▶▶▶ illicites tels que les stupéfiants, contrefaçons, espèces protégées, etc., sont ainsi repérés et saisis. Cela concerne également les franchises applicables aux voyageurs : devises, tabac, alcool... sont contrôlés, aussi bien à l'import qu'à l'export. Quant aux contrôles des personnes réalisés par la police, ils visent à empêcher l'immigration clandestine.

Nous nous sommes adaptés à ces dispositifs en mettant à disposition de ces services, avec lesquels nous entretenons des relations de coopération d'excellente qualité, des outils et des moyens pour leur permettre de mener à bien leurs missions. Notre objectif premier est d'assurer la fluidité du trafic, afin que ces contrôles ne constituent pas une entrave aux échanges.

**Les voyageurs viennent le plus souvent de la Métropole ; quelles liaisons avez-vous mises en place avec les pays d'Europe et avec vos voisins de la Caraïbe ?**

Pour des raisons historiques, la part la plus importante du trafic que nous enregistrons, 65 %, est réalisée avec la Métropole. Petit à petit, nous travaillons à diversifier nos échanges. Nous avons, depuis décembre 2012, une liaison directe avec l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, qui constitue une porte d'entrée vers l'Europe. Le Comité martiniquais du tourisme prospecte les marchés belge, luxembourgeois, allemand, suisse, espagnol et italien. De nombreux européens, notamment

des Italiens, viennent déjà chez nous pour des activités de plaisance. Par ailleurs, un travail intense, qui s'appuie sur une volonté politique très forte de la Région, est mené, pour inscrire la Martinique dans le bassin caribéen, qui représente environ 30 millions de personnes. Nous venons d'intégrer l'Association des États caribéens ainsi que le marché commun régional, Caricom, et nous faisons actuellement des démarches pour faire partie de l'Association des États latino-américains. Notre objectif est donc d'accentuer les échanges économiques avec l'ensemble de la zone Caraïbe. Nous avons ouvert une liaison hebdomadaire avec Cuba, quatre avec Porto-Rico, une avec Sint-Maarten (partie néerlandaise de Saint-Martin), et sommes en train de mettre en place une ligne avec le Brésil.

**Quels sont vos objectifs de développement ?**

Notre objectif, défini en accord avec notre ministère de tutelle, est



# L'AMPI, partenaire des industriels martiniquais

Entretien avec **Richard Crestor**, secrétaire général de l'Association Martiniquaise pour la Promotion de l'Industrie (AMPI)

L'AMPI a fêté fin 2012 ses 40 ans. Elle est née de la volonté des industriels de promouvoir eux-mêmes le développement de la production martiniquaise et est devenue un interlocuteur reconnu, régulièrement consulté par les pouvoirs publics sur tous les sujets concernant ce secteur.

**Q**uels sont vos principaux domaines d'intervention ? Combien d'entreprises adhèrent à l'AMPI ?



L'AMPI compte 140 adhérents industriels de plusieurs secteurs : production d'énergie, industrie agro-alimentaire, matériaux de construction, chimie et parachimie, travail des métaux, ameublement, imprimerie, traitement et recyclage de déchets. Les critères d'adhésion à l'AMPI sont le code NAF de l'entreprise qui doit attester d'une activité de transformation industrielle, l'effectif affecté à la production qui doit être supérieur à cinq personnes et le montant de l'investissement en équipement de production qui doit être supérieur à 150 000 euros.

Ses domaines d'intervention sont assez vastes, l'action de l'Association porte sur tous les sujets pouvant permettre un développement des entreprises de production de Martinique et la mise en avant du Produit de l'Industrie Locale (le label P.I.L.).

*De quels moyens disposez-vous pour faire évoluer, d'une part les taxes douanières ou impôts qui entrent dans les prix de vente des produits à l'export et, d'autre part les aides aux entreprises ?*



Raffinerie SARA.

L'AMPI a contribué, aux côtés d'autres organisations professionnelles des DOM, telles que la FEDOM à Paris et EURODOM à Bruxelles, à la mise en œuvre de différentes politiques publiques visant à améliorer la compétitivité des entreprises d'Outre-mer et la création d'emplois. Elle est intervenue régulièrement avec ces partenaires auprès des ministères et services de la Commission européenne ainsi qu'auprès des parlementaires, sur de nombreux dossiers, tels que la défiscalisation, l'octroi de mer, les exonérations de charges sociales, la LODEOM, la programmation des fonds européens, etc. L'AMPI est également représentée dans plusieurs institutions publiques ou privées à caractère économique (Conseil Economique et Social Régional,

Commission fiscalité du Conseil Régional, Chambre de Commerce et d'Industrie de la Martinique, Grand Port Maritime de Martinique etc.).

Concernant le développement des activités des entreprises à l'export, l'AMPI est beaucoup intervenue en 2014 notamment sur deux mesures d'aide publique fondamentales pour la compétitivité des entreprises de production des DOM : l'exonération d'octroi de mer et l'aide au fret. C'est en effet en étant compétitives d'abord sur leur propre marché intérieur que celles-ci peuvent envisager l'exportation.

L'exonération d'octroi de mer fait à nouveau l'objet d'une négociation avec Bruxelles en 2014 à







Vieillessement du rhum en fût de chêne.

►►► l'occasion de laquelle l'AMPI a contribué aux travaux d'évaluation menés auprès de ses adhérents industriels pour fournir à la Commission les données chiffrées devant permettre la prorogation du dispositif d'exonération au-delà de 2014.

Quant à l'aide au fret instituée en 2007 dans les DOM, financée en partie sur fonds européens (Feder) et en partie sur fonds nationaux, elle résulte d'une demande insistante formulée auprès de la Commission par les organisations professionnelles représentant les secteurs productifs des DOM, dont l'AMPI.

Cette aide au fret dont le renouvellement vient d'être confirmé pour la période 2014-2020, devrait contribuer de manière significative à la compétitivité des productions des DOM à l'export.

***Vos adhérents sont-ils nombreux à proposer leur production en Métropole ?***

Les exportations vers la France concernent exclusivement des produits alimentaires tropicaux de tradition, avec en premier lieu les rhums blancs et les rhums vieux, les jus de fruits tropicaux et certaines confiseries et plats cuisinés de la gastronomie antillaise.

Les autres produits non alimentaires de l'industrie martiniquaise sont difficiles à exporter, dans la mesure où il s'agit de produits d'import-substitution le plus souvent moins compétitifs que les

produits équivalents fabriqués en Europe. Ceux-ci bénéficient en effet d'économie d'échelle beaucoup plus importante et donc de coûts de production inférieurs.

***Quels sont les enjeux rencontrés par vos adhérents en matière douanière, à partir de la Martinique, lors de la vente de leurs produits, en métropole ou dans d'autres pays comme de l'acheminement des matières premières ou composants qui leur sont nécessaires ?***

Les importations de marchandises dans les DOM, y compris celles

en provenance de France hexagonale, font l'objet d'une déclaration douanière au départ et d'une procédure de dédouanement à l'arrivée en Martinique. Les marchandises à destination des DOM sont donc facturées hors taxes au départ d'Europe, les taxes, notamment la TVA et l'Octroi de mer étant acquittées à l'arrivée, au moment du dédouanement.

Ceci est rendu nécessaire par la fiscalité locale spécifique des DOM, qui se caractérise par des taux de TVA inférieurs aux taux de l'Hexagone et par l'application de l'octroi de mer qui constitue une taxe sur la consommation intérieure des DOM dont les taux sont fixés par les Conseils régionaux.

Cependant, la mise en place depuis quelques années de la procédure "DELTA" (Dédouanement en ligne par traitement automatisé) a sensiblement facilité le dédouanement des marchandises.

Concernant l'exportation, y compris vers la France, les productions des DOM sont facturées hors TVA et hors octroi de mer et sont dédouanées à leur arrivée dans l'Hexagone au taux de TVA français. ■

Poterie des Trois-Ilets.







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'Éducation, 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](http://www.sara-blog.fr)

# « L'export est un processus de longue haleine... »

Entretien avec **André Armougon**, directeur général de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Martinique

Afin d'aider les entreprises à réussir leur projet export, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Martinique leur propose un diagnostic et des formations sur mesure. La connaissance des spécificités douanières du pays d'exportation est une nécessité pour ces sociétés si elles veulent réussir.

**V**otre double domaine d'action contribue à développer la compétitivité des entreprises martiniquaises ; quels sont vos leviers pour les faire évoluer ?



Nous agissons sur les Ressources Humaines, à travers la formation. Et, dans le domaine de l'accompagnement, nous travaillons sur l'approfondissement de la stratégie dans les différents domaines indispensables pour s'attaquer aux marchés internationaux.

*Vous encouragez les chefs d'entreprise à aller vers l'export ; comment les aidez-vous à préparer progressivement cette mutation ? Leur proposez-vous des formations spécifiques ?*

L'export est un processus de longue haleine, c'est pourquoi nous avons mis en place des packages afin d'accompagner les entreprises sur le long terme. Cet accompagnement débute par un diagnostic export afin d'évaluer le niveau de préparation de l'entreprise dans ce domaine. Nous définissons ensuite, en concertation avec le dirigeant, un plan d'actions auquel nous associons l'ensemble de nos partenaires (Ubifrance, Coface, BPI...). Il s'agit de lui proposer les outils opérationnels et financiers pour la réussite de son projet à

l'export. La formation constitue l'un de ces outils et nous proposons en la matière des modules généralistes ou thématiques. En ce qui concerne les premiers, nous offrons, en ce moment, un parcours pendant six mois, en quatre modules, à destination des primo-exportateurs. Cette formation permet au chef d'entreprise de passer en revue tous les aspects de la démarche export. En matière d'apprentissage sur des thématiques spécifiques, nous proposons une session consacrée à la réponse aux appels d'offres internationaux. ►►

## LES MISSIONS DE LA CCI MARTINIQUE

### • Missions consultatives et représentatives du monde économique

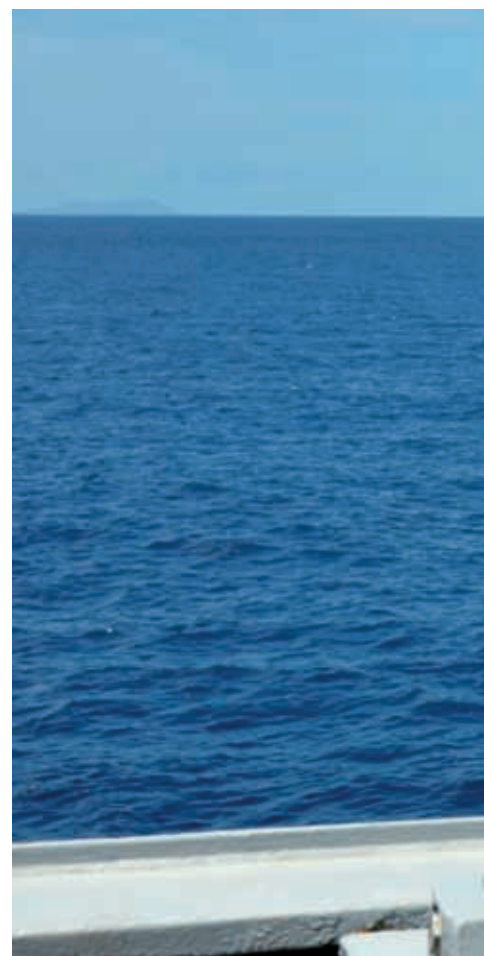
- Représente les intérêts de ses secteurs de compétence, industrie et services, en fournissant avis et souhaits ;
- Consultée pour toute question relative aux compétences dévolues à la CCI : développement économique, formation professionnelle, aménagement du territoire
- Associée à l'élaboration des PLU ou schémas sectoriels.

### • Interventions dans le développement économique et le soutien aux entreprises

- Gestion des CFE et création de centres de conseil, assistance aux entreprises, observatoire économique, fichier des entreprises...
- Information économique et juridique : centre de documentation locale, nationale, internationale...

### • Mission d'administration

- Missions de formation aux compétences de l'entreprise et aux métiers de demain : création et administration, seule ou en partenariat



- Nous organisons également des rencontres au cours desquelles s'échangent les retours d'expériences et sont présentées des actions concrètes permettant aux chefs d'entreprise d'envisager plus sereinement le passage vers un commerce sur le marché inter-régional des Antilles et de la Guyane françaises. C'est une première étape qui permet aux entreprises de se familiariser avec la chaîne logistique et administrative à l'export.

***Quels sont les principaux enjeux rencontrés par vos adhérents en matière douanière, à l'export comme à l'import ?***

Dans le domaine de l'export, l'enjeu principal est la connaissance des spécificités douanières du pays d'exportation. Nous sommes en mesure de fournir une réponse à nos adhérents sur les tarifs douaniers mais également sur les normes locales à travers le service règlementaire d'Ubifrance.

Concernant l'import, la difficulté pour les entreprises consiste à maîtriser les réglementations applicables à l'importation de leurs produits qui peuvent être très

différentes en fonction du pays de provenance de leurs marchandises.

***Dans ce domaine, existe-t-il des attentes fortes de la part de vos adhérents, en matière de facilitation des procédures ?***

Dans un premier temps, les entreprises ont surtout besoin de savoir où trouver l'information en cas de besoin et de mieux connaître les prestations offertes par les services des douanes. Nous avons d'ailleurs organisé une réunion douanes-entreprises en avril dernier afin de répondre à ce besoin.

Nous souhaitons réitérer cette initiative afin de leur permettre de bénéficier de cet espace d'échanges collectifs et personnalisés avec les services des douanes. Nous avons besoin d'aller plus loin dans ce partenariat avec les services douaniers pour renforcer l'intégration des procédures et des outils.

***Un projet de loi portant réforme des ports d'Outre-mer est en cours. Quels changements apportera-t-il ? Comment voyez-vous le développement des échanges pour l'avenir ?***

L'ouverture de la troisième écluse du Canal de Panama constitue une opportunité indéniable pour les ports de Martinique et de Guadeloupe. L'intensification du trafic maritime dans la zone leur permettra en effet d'accroître leur rôle de port de transbordement dans la région.

La plateforme portuaire continue à se moderniser techniquement, à mieux se réguler socialement et à améliorer ses performances et son offre de services.

Pour nos entreprises, ces conditions seront meilleures pour intensifier leurs relations commerciales avec les pays d'Amérique Latine et Centrale mais également avec l'Asie.

Le support des services à l'export notamment de la douane, d'Ubifrance et de la Coface est précieux, mais nos entreprises, qui sont des PME, voire des TPE, ont besoin de retour d'expérience sur ces marchés et de points d'appui de plus grosses sociétés et de plus « aguerries », pour être en capacité de surmonter les écueils et pour mieux maîtriser les risques des marchés export. ■





**LÈSPRI  
LORRAINE**  
MÉDAILLE D'ARGENT  
MONDE



Lorraine

**Lorraine**

Bière d'Origine depuis 1922



L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. A CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

Brosserie Lorraine S.A.S.U. au capital de 233 247€ - RCS 652 021 429 Photos : M. VEELD

# Brasserie Lorraine : le brasseur des Antilles-Guyane

Entretien avec **Philippe Saintigny**, Directeur Général de la Brasserie Lorraine-Heineken Antilles-Guyane

En 2013, la Brasserie Lorraine continue à développer son savoir-faire de brasseur unique dans les DFA. Un industriel, aujourd'hui leader du marché, qui se prépare à relever les défis qui lui permettront d'assurer sa pérennité.

**C**omment, au pays du rhum, est née la Brasserie Lorraine ? Pouvez-vous nous présenter cette «institution» ?



La Brasserie Lorraine est née en 1922 du pari audacieux d'un homme, René de Jaham, qui après des études en Lorraine, décida de fonder une brasserie en terre martiniquaise. Il lui donnera le nom de la région où avait germé l'idée de sa création.

Aujourd'hui, cette «institution» compte 73 salariés

et c'est une filiale à 100% du groupe Heineken. Elle compte dans son portefeuille trois marques : Lorraine, Heineken, Desperados. Depuis 2013, le Groupe Heineken coordonne depuis la Martinique, basée à la Brasserie Lorraine, l'ensemble des activités commerciales et Marketing dans la zone Antilles-Guyane avec ses partenaires. La Brasserie Lorraine joue un rôle clé au sein de ce dispositif.

**Comment garantir à vos consommateurs une qualité de niveau international ?**

Dès 1958, face au succès de la Bière Lorraine et pour garantir à ses clients et consommateurs un produit de qualité constante, la Brasserie Lorraine a conclu un accord d'assistance technique avec Heineken, l'un des meilleurs brasseurs mondiaux. La qualité de la Bière Lorraine est reconnue et plusieurs prix internationaux en attestent : Monde Sélection

Bruxelles 1961 & 1964, Cologne 1964.

Plus récemment, en avril 2012, une médaille de bronze au Concours Monde Sélection Bruxelles est venue saluer la Bière Lorraine. En avril 2013, une médaille d'argent pour sa bière blonde et une autre médaille d'argent pour sa version ambrée sont venus couronner le savoir-faire brasseur unique de Brasserie Lorraine.

C'est la récompense du travail de toute une équipe qui, de la sélection des matières premières jusqu'à la livraison, met tout en œuvre, au quotidien, pour en garantir la qualité. C'est aussi une formidable reconnaissance de notre savoir-faire de brasseur, montrant ainsi que bien au-delà de nos frontières, la Bière Lorraine a plus que jamais sa place au rang international des bières de qualité.

**Comment la Brasserie Lorraine aborde-t-elle les mutations nécessaires pour s'adapter à l'évolution de son environnement ?**

Le portefeuille de marque «bière» de la Brasserie Lorraine-Heineken Antilles Guyane est un portefeuille prodigieux, avec ses trois marques phares qui détiennent plus de 50% de parts de marché sur la zone Antilles-Guyane.

La Brasserie Lorraine doit cependant faire face à de nombreux défis :

- Défis industriels : l'outil de fabrication est vieux de plus de quarante ans. La pérennisation de la Brasserie Lorraine passe par son renouvellement à moyen terme pour optimiser les coûts de production qui pèsent très lourd sur notre compte de résultats.

## REPÈRES

- 1922 : Création de la Brasserie Lorraine
- 1958 : Accord d'assistance technique avec Heineken
- 1961 : Médaille Monde Sélection Bruxelles pour la Bière Lorraine
- 1963 : Prix d'Excellence Cologne pour la Bière Lorraine
- 1964 : Médaille Monde Sélection Bruxelles pour la Bière Lorraine
- 1970 : Installation de l'outil de production et du siège au Lamentin
- 2009 : La Brasserie Lorraine devient une filiale du groupe Heineken
- 2012 : Médaille de bronze Monde Sélection Bruxelles pour la Bière Lorraine
- 2013 : Médailles d'argent Monde Sélection Bruxelles pour la bière Lorraine blonde et la Bière Lorraine ambrée

- Défis commerciaux et marketing : nous avons engagé une réflexion de fond sur notre porte feuille de marques en Martinique et plus largement aux Antilles-Guyane.

En tant que leader, la mission de développer la catégorie «bière» en Martinique doit être portée par la Brasserie Lorraine. Nous devons être les champions de l'innovation et connaître parfaitement nos consommateurs et nos clients.

La poursuite du déploiement de LESPRI PRESSION soit la bière à la pression vise à valoriser notre savoir-faire unique de brasseur.

Les lancements de Lorraine KRAZZ en juillet 2013 illustre cette volonté d'innovation.

Nous voulons être fer de lance en matière de promotion de la consommation responsable de nos bières. La bière est d'abord un outil de convivialité !

- Défis humains : c'est la première ressource que nous valorisons. Nous investissons beaucoup en formation pour que nos équipes soient préparées à relever tous les challenges futurs. ■



BRASSERIE LORRAINE  
HEINEKEN  
ANTILLES-GUYANE  
Quartier Union  
97232 Le Lamentin  
MARTINIQUE  
Tél. : 05 96 51 19 55  
Fax : 05 96 57 15 42  
info@brasseriellorraine.com





# Le conseil aux entreprises : une mission complémentaire aux contrôles

Entretien avec **Daniella Portel**, Inspecteur régional à la cellule conseil aux entreprises de la direction régionale des douanes de Martinique

Conseiller les petites ou moyennes entreprises désireuses de bénéficier de procédures adaptées à leur trafic fait partie des missions importantes de l'administration des douanes.

**L**a Cellule Conseil aux Entreprises informe et oriente celles-ci sur les procédures de dédouanement et les régimes douaniers les plus adaptés aux opérations de commerce international. Quels sont les établissements qui font appel à vos services ? Quels sont les objectifs de ce système pour les entreprises mais aussi pour la douane ?



Les opérateurs qui font appel à nos services sont souvent des petites ou moyennes entreprises désireuses de bénéficier de procédures adaptées à leur trafic.

Les objectifs de ce dispositif de conseil sont multiples. Il s'agit de trouver un juste équilibre entre la

nécessité de répondre aux besoins des entreprises et celle de respecter les règles douanières.

D'une part, pour les opérateurs, l'objectif prioritaire est en effet de réduire les coûts de dédouanement. Cela implique, en amont, la nécessité de préparer et de sécuriser les opérations de commerce international grâce aux informations communiquées par la Cellule Conseil aux Entreprises. Il s'agit d'estimer les droits et taxes à payer et d'évaluer les risques en matière de protection du

consommateur ou encore de connaître les normes applicables à l'importation. Dans la pratique, les attentes des opérateurs sont les suivantes :

- obtenir une réduction des délais de dédouanement afin de générer des gains de compétitivité. Cette démarche s'inscrit dans le contexte actuel du commerce mondial caractérisé par une forte concurrence internationale, des flux tendus, la recherche de rapidité, de fluidité et de sécurité ;
- sécuriser le dédouanement afin de pouvoir mettre en place une gestion à flux tendu des échanges et organiser la logistique dans des conditions fiscalement avantageuses ;
- bénéficier de procédures simplifiées adaptées à leur trafic.

D'autre part, en ce qui concerne l'administration des Douanes, l'action de la Cellule Conseil aux Entreprises permet d'améliorer la maîtrise des flux, d'assurer les ressources fiscales, et d'exercer les missions de protection de notre administration sans porter atteinte à la fluidité des échanges.

D'où une réduction sensible des délais de dédouanement parfaitement compatible avec la lutte contre la fraude.

En matière d'octroi de mer, nous assistons les opérateurs dans l'élaboration de leurs demandes

d'exonération déposées auprès du Conseil régional de la Martinique.

*La procédure de conseil se fait par entretien personnalisé et étude des documents de l'entreprise. Il s'agit d'une véritable expertise. Quelles orientations les agents chargés de cette fonction peuvent-ils proposer aux entreprises notamment pour accroître leur compétitivité ?*

Pour sécuriser les opérations de dédouanement, la douane propose aux entreprises le dépôt d'une demande de Renseignement tarifaire contraignant (RTC) ou de Renseignement contraignant sur l'origine (RCO).

Le RTC leur permettra de fiabiliser le classement tarifaire de leurs marchandises et de déterminer les taxes qui leurs sont applicables. Le RCO permet de sécuriser les éléments qui permettent, en fonction du pays où la marchandise a été produite, de bénéficier ou non d'une réduction voire d'une suppression des droits de douane.

Les RTC et RCO permettent donc de sécuriser les éléments clés de la déclaration en douane.

Pour accroître la compétitivité des entreprises, la Cellule Conseil aux Entreprises peut proposer un régime fiscal suspensif qui permet l'utilisation ou le stockage sous certaines conditions, en suspension de taxes. ■



L'industrie du rhum AOC de Martinique : les enjeux et les attentes des professionnels du secteur à l'égard de la douane.



## LA FISCALITÉ RÉDUITE APPLICABLE AUX RHUMS DES DOM

Afin de garantir un soutien global à la filière du rhum, la France a depuis longtemps mis en place une fiscalité réduite aux rhums des DOM. Ce dispositif a été une nouvelle fois reconduit par une décision 189/2014/UE du 20/2/2014 du Conseil de l'Union européenne qui a prolongé ce régime fiscal spécifique jusqu'en 2020.

Afin de tenir compte des surcoûts liés notamment à l'éloignement géographique, cette décision autorise la France à appliquer aux rhums des DOM un droit d'accise supérieur ou égal à 50 % du taux plein applicable aux autres alcools, ce dans la limite d'un contingent de 120 000 hectolitres d'alcool pur (HAP), soit 859,79 € par HAP contre 1 718,61 € par HAP pour les autres spiritueux).

Cette décision a nécessité la modification, lors de la dernière loi de finances du 29 décembre 2013, de l'article 403 I du code général des impôts. La douane est chargée de l'application de ce régime fiscal et du suivi statistique du contingent. En 2013, 115 438 hectolitre d'alcool pur ont été mis à la consommation. Ce dispositif a généré une recette fiscale de 106 millions d'euros en 2013.



## Un produit exceptionnel, garant du patrimoine martiniquais

Entretien avec **Claudine Neisson Vernant**, présidente du SDAORAM, syndicat de défense de l'appellation d'origine rhum agricole Martinique

Unique AOC de rhum au monde, l'Appellation Martinique protège une boisson savoureuse aux riches parfums du terroir. Il lui faut cependant résister à une concurrence accrue, dans un contexte de mondialisation.



**S**ur l'Île, le rhum et sa dégustation sont un véritable rite. Pouvez-vous nous présenter cette tradition ?

Pilier de notre culture, le rhum blanc se boit selon un cérémonial particulier, le *ti'punch*, en famille et entre amis, ou encore pour souhaiter la bienvenue aux visiteurs.

À contrario du rhum dit « industriel » produit à partir de la mélasse résidu de la production du sucre, le rhum agricole est, quant à lui, issu de la distillation du jus de canne.





►►► Les amateurs connaissent bien ses différentes variétés : le rhum blanc garde intacts les arômes de la canne ; le rhum paille, resté en foudre de chêne de 12 à 18 mois est légèrement coloré ; à l'issue de 3 ans révolus en fûts de chêne le rhum vieux acquiert ses lettres de noblesse.

*En 1996, intervient l'obtention de l'AOC. Quels sont ici les enjeux ?*



Ce combat, mené par le syndicat des producteurs de rhum de la Martinique avec à sa tête Jean-Pierre Bourdillon, a duré 22 ans. L'AOC a été attribuée selon un cahier des charges exigeant.

La culture de la canne doit être effectuée sur des terres classées et à partir de variétés adaptées au terroir, avec des tonnages inférieurs à 120 tonnes/hectares, un brix (teneur en sucre) supérieur à<sup>1</sup> 14 et, tout au long du processus, diverses conditions biochimiques, qui font l'objet de contrôles réguliers par le Centre Technique de la Canne et du Sucre.

La distillation intervient entre 65 et 75 degrés, l'alcool est vieilli exclusivement en fûts de chêne de moins de 650 litres et embouteillé en Martinique. Les lots sont enfin systématiquement validés par une commission de dégustation.

Actuellement, la Martinique compte sept distilleries, trois

négociants éleveurs et plus de 200 planteurs de cannes. Notre syndicat regroupe ces différents acteurs de façon transversale, et défend les intérêts des acteurs de la filière.

*Quelles sont les perspectives, à plus ou moins long terme, pour l'AOC Rhum Martinique ?*

Nous souhaitons faire connaître et reconnaître notre produit et sa culture. Nos rhums agricoles déploient des arômes particulièrement subtils et peuvent être savourés sans ajouts.

Nous avons aujourd'hui de nouvelles perspectives notamment aux États-Unis, au Japon et en Asie. Nous avons ainsi reçu récemment une délégation venue de Chine, de Singapour et de Hong-Kong.

Cette rencontre, menée sous l'impulsion d'Ubifrance et de la CCI de Martinique, s'est avérée prometteuse. Nous serons présents à Vinexpo Hong-Kong fin mai 2014. ■

(1) Fraction de saccharose dans un liquide.

# Le rhum, filière emblématique en Outre-mer

Entretien avec **Nathalie Guillier-Tual**, Présidente de la Délégation Martinique du CIRT-DOM, Vice-présidente du CODERUM, Présidente BBS (rhums Trois Rivières, La Mauny, Duquesne)

Le rhum occupe une place prépondérante dans l'économie des territoires d'Outre-mer. Le CIRT-DOM défend ses intérêts, pour qu'il reste un puissant facteur de promotion et d'attraction des territoires d'Outre-mer.

**P**ouvez-vous présenter de façon synthétique l'importance du rhum pour l'économie des territoires ultramarins ?



C'est l'un des alcools les plus consommés au monde, après la vodka, mais avant le whisky, avec 1,3 milliard de bouteilles annuellement ! C'est également l'alcool dont la croissance est la plus forte, +25 % sur 5 ans dans le monde, et en particulier sur le marché communautaire, où la consommation a été multipliée par 2,5 ces vingt dernières années. La France

partage ce dynamisme avec une croissance annuelle représentant plus de 3 % depuis 10 ans.

Le rhum traditionnel des DOM est produit exclusivement à partir de cannes locales, et non de mélasses achetées sur le marché mondial, ce qui lui confère l'arôme et la saveur spécifiques, liés à son origine géographique.

Avec plus de 220 000 d'Hectolitres d'Alcool Pur produits annuellement, un volume constant sur les dix dernières années, les DOM représentent près de 25 % de la consommation européenne. Cette part de marché régresse cependant face à la concurrence des rhums des pays tiers et ACP.

Sur le plan économique, la filière canne-sucre-rhum occupe une place fondamentale dans les DOM. La culture de la canne représente plus de 40 000 hectares, soit près de 35 % de la surface agricole utile et 8 000 exploitations cannières, le tiers des exploitations agricoles, particulièrement nombreuses en Guadeloupe et à La Réunion.

**Quels sont précisément les missions du CIRT-DOM ? quel rôle joue la douane dans le dispositif ?**

Le Conseil Interprofessionnel du Rhum Traditionnel des DOM créé en 1995 pour défendre l'avenir de la filière réunit des organisations professionnelles de planteurs de canne, de producteurs de sucre et de rhum, de distributeurs. Le

CIRT-DOM défend les intérêts du rhum traditionnel en matière de fiscalité devant les pouvoirs publics français et les instances européennes.

En collaboration étroite avec la douane, trois missions principales sont assurées localement : la délivrance des certificats de qualité et d'origine, le suivi des contingents d'exportation et les relevés des stocks détenus par les producteurs.

La douane réalise et assure par ailleurs le suivi des statistiques relatives aux échanges effectués par la filière : à l'exportation du rhum dans les DOM, à l'importation en métropole. La production et la consommation font également l'objet de statistiques élaborées conjointement avec l'interprofession, pour laquelle la douane siège au conseil d'administration.

Enfin, la douane propose en loi de finances, les articles du Code Général des Impôts nécessaires à la mise en oeuvre du droit réduit applicable aux rhums des DOM qui sont mis à la consommation en métropole.

Enfin, le rhum est un produit phare des DOM autour duquel s'organise un tourisme en plein développement, qui découvre un patrimoine agricole, historique, industriel et gastronomique. Vendu à plus de 80 % hors des DOM, non seulement en France métropolitaine mais en Europe et





©Renaud Cortouer

### LES MÉDAILLÉS SONT LES SUIVANTS :

- Médailles Or rhums blancs 55% : Bally et Trois Rivières
- Médailles Or rhums blancs 50% : Dillon, JM et La Mauny
- Médailles Or rhums vieux :  
De Paz Grande Réserve XO, Dillon vieux Cuvée des Planteurs,  
HSE Black Sheriff, JM 1996, Neisson Réserve Spéciale

▶▶ dans le monde entier, c'est aussi un facteur de promotion et d'attraction pour la destination.

#### *Quels sont précisément le rôle et les missions du CIRT-DOM ?*

Le Conseil Interprofessionnel du Rhum Traditionnel des Départements d'Outre-mer, créé en 1995 pour défendre l'avenir de la filière, réunit des organisations professionnelles de planteurs de canne, de producteurs de sucre et de rhum, de distributeurs. Outre la défense des intérêts du rhum traditionnel en matière de réglementation et de fiscalité devant les pouvoirs publics français et les instances européennes, il assume localement trois missions principales en collaboration étroite avec les douanes : la délivrance des certificats de qualité et d'origine, le suivi des contingents d'exportation et les relevés des stocks détenus par les producteurs.

#### *Comment évolue la fiscalité du rhum au niveau européen et en quoi s'agit-il d'un enjeu important ?*

L'aide fiscale accordée aux rhums des DOM repose en premier lieu sur la reconnaissance des spécificités défavorables des Régions Ultrapériphériques (éloignement, insularité, faible superficie, relief, dépendance économique, ...). Elle prévoit des mesures spécifiques portant sur la politique fiscale et les aides d'État.

L'Union Européenne soutient la filière rhum, indirectement via des aides aux planteurs de cannes, directement à travers une aide aux distilleries de la transformation de la canne en rhum agricole. Par ailleurs, elle autorise la mise en place d'une fiscalité réduite aux rhums des DOM qui vient d'être reconduite jusqu'en 2020.

La filière rhum des DOM en effet est de plus en plus concurrencée par la production de pays tiers ou ACP qui entre sur le marché communautaire sans droits de douane, à coûts de production inférieurs parce que la réglementation est moins contraignante (possibilité d'importer de la mélasse au cours mondial, moindre degré d'alcool, possibilité d'édulcorer et d'aromatiser les rhums, règles de vieillissement non comparables, ...), ou que l'environnement économique est plus favorable (subventions accordées, culture extensive de la canne, salaires bas, moindres charges sociales, ...).

Face à ces disparités importantes (de 1 à 4 pour la canne, de 1 à 10 pour les salaires), on estime le coût de production du rhum dans les DOM plus de quatre fois supérieur à ceux des pays tiers. Une fiscalité réduite qui permet de compenser ces surcoûts représente ainsi une condition de survie pour les producteurs de rhum des DOM.

La Commission Européenne a donné son accord pour un régime

de fiscalité réduite reconduit pour 2014/2020, déjà appliqué dans la Loi de Finances 2014. Le Conseil des Ministres européen doit entériner prochainement cette décision.

#### *Lors de l'édition 2014 du Concours Général agricole du Salon de l'Agriculture de Paris, le rhum agricole de Martinique a obtenu 10 médailles d'or. Quelles sont les retombées de cette reconnaissance pour les producteurs ?*

La Martinique a obtenu 10 médailles d'Or sur 15 et 6 médailles d'Argent sur 11, c'est incontestablement une reconnaissance de la qualité de ses rhums agricoles. Il est vrai aussi que l'Île a produit à plus de 85% du rhum agricole dont la palette aromatique est plus riche et qu'elle est la seule Appellation d'Origine Contrôlée au monde.

C'est bien sûr un argument de vente fort et de reconnaissance dans un positionnement de qualité. Le consommateur métropolitain y est sensible, les circuits export également. ■



Récolte aux Trois Rivières.

# L'action de la douane : le bilan chiffré en 2013

## LUTTE CONTRE LA FRAUDE

### Stupéfiants

**7,2 t. de cocaïne** interceptées (+ 57 %)

**86 t. de cannabis** saisis (meilleur résultat depuis 20 ans)

**49 t. de khat** saisis (soit 10 fois plus qu'en 2012)

### Tabac de contrebande

**430 t. de tabac** saisis (+ 16 %)

### Contrefaçons

**7,6 millions** d'articles contrefaisants saisis (+ 65 %)

### Protection du consommateur

**7113** contentieux pour non-respect des normes (+ 16,2 %)

**3,6 millions** de jouets contrôlés

### Fraude financière et fiscale

**323 M€** de droits et taxes redressés (+ 9,8 %)

### Environnement

**647** constatations portant sur des espèces protégées de faune ou de flore (+ 20 %)

**299** contentieux sur les déchets (+ 56,5 %)

## FISCALITÉ

### Une fiscalité efficiente

**68,23 Mds€** de recettes perçus par la douane dont 740 M€ pour la fiscalité environnementale

**45 centimes** c'est ce que coûte la perception de 100 € collectés par la douane (47 cts en 2012)

### Simplification

**62 %** des déclarations de récolte viti-vinicoles dématérialisées

**69,5 %** des recettes douanières téléregistrées

### Armes

**823** armes à feu saisis (soit 2 fois plus qu'en 2012)

### Qualité de service et relation aux usagers

**90,5 %** des entreprises satisfaites des services douaniers

## DÉDOUANEMENT ET ACTION ÉCONOMIQUE

### Temps moyen de dédouanement

**91 %** des déclarations dédouanées en moins de 5 minutes

### Labellisation douanière

**1020 OEA** (opérateurs économiques agréés - 831 en 2012)

**2162** entreprises conseillées gratuitement pour développer leur internationalisation

### Dématérialisation

**85 %** indice global de dématérialisation des déclarations en douane en 2013 (84 % en 2012)

## RESSOURCES HUMAINES

### Effectifs et moyens

**16 869** agents (emplois budgétaires) au 31 décembre 2013

**514** services (bureaux, brigades, contributions indirectes, hors centres douaniers postaux)

### Formation professionnelle

**6,4 jours** de formation continue par agent et par an



# DOUANE

## LA RÉGULATION DES ÉCHANGES

### RÉSEAU INTERNATIONAL DE LA DOUANE



### PROTÉGER LES CITOYENS ET L'ENVIRONNEMENT

Le rôle de la Douane est de protéger les citoyens et l'environnement. Elle agit en tant que garde-frontière et contrôle les marchandises qui entrent et sortent du territoire national. Elle s'assure que les produits sont conformes aux normes de sécurité, de santé et de l'environnement. Elle lutte contre le trafic de stupéfiants, d'armes et de biens culturels. Elle participe également à la lutte contre le réchauffement climatique en contrôlant les émissions de gaz à effet de serre.

### VALIDATION



### RECHERCHE



### TRAFFIC DE STUPÉFIANTS



### PARTICIPER AU FINANCEMENT DES SERVICES PUBLICS

La Douane contribue au financement des services publics par le biais de ses contrôles et de ses interventions. Elle collecte des taxes et des droits de douane qui sont affectés à divers services publics. Elle participe également à la lutte contre la fraude fiscale et à la protection des consommateurs.

### CONTREFAÇONS

Produit	Quantité	Valeur
Produit A	1000	10000
Produit B	2000	20000
Produit C	3000	30000
Produit D	4000	40000
Produit E	5000	50000
Produit F	6000	60000
Produit G	7000	70000
Produit H	8000	80000
Produit I	9000	90000
Produit J	10000	100000

### ACCOMPAGNER LES ACTEURS DU COMMERCE MONDIAL

La Douane accompagne les acteurs du commerce mondial en leur fournissant des services et des conseils. Elle facilite les échanges commerciaux et contribue à la croissance économique. Elle s'engage à améliorer l'efficacité de ses procédures et à réduire les délais de traitement des marchandises.

### TABACS SAISIS





**GRAND PORT MARITIME  
DE LA MARTINIQUE**

Quai de l'Hydrobase  
BP 782 - 97244, Fort de France CEDEX  
Tél. : 0596 59 00 00  
Fax : 0596 71 35 73  
Site Internet : [www.martinique.port.fr](http://www.martinique.port.fr)

**«Martinique Hub Caraïbe»,  
Une nouvelle dynamique  
d'échanges.**



# ENSEMBLE, DÉFENDONS NOTRE ÉCONOMIE !



**Avec nos 650 producteurs indépendants, nous développons l'économie de nos régions.**

1<sup>er</sup> employeur privé de Guadeloupe et Martinique, la filière banane représente 10.000 emplois directs et indirects. Avec 9 salariés sur 10 en CDI et 40.000 heures de formation par an, continuons à défendre notre modèle social !



## LE BON GOÛT DE NOS RÉGIONS

[www.bananeguadeloupemartinique.com](http://www.bananeguadeloupemartinique.com)

Les logos des régions ultrapériphériques (RUP) permettent de voir au premier coup d'œil qu'il s'agit de fruits produits selon les règles sociales et environnementales européennes. Le statut de RUP reconnaît les particularités de ces régions et permet leur promotion et celle de leurs productions, comme la Banane de Guadeloupe & Martinique.



CAMPAGNE CO-FINANÇÉE PAR L'UNION  
EUROPÉENNE ET L'OFFICE DE DÉVELOPPEMENT  
DE L'ÉCONOMIE AGRICOLE D'OUTRE-MER

