

LE DOUANIER FRANCOPHONE



N°4 - Juin 2021



Douane Française



Douane Française - F. Anaya



Douane Belge



Le mot du Président

Chers (ères) amis(ies),

Avec la parution de notre journal en ce mois de juin 2021, nous en sommes au numéro 4 du journal Le Douanier Francophone, plus un hors série. Je tenais à remercier celles et ceux qui grâce à leurs articles permettent à notre journal d'aborder de nombreuses thématiques, toutes en lien avec la Douane. Je remercie également les administrations douanières de Belgique et de Suisse pour leur contribution à ce journal ainsi que l'Organisation Mondiale des Douanes. J'espère que vous aurez plaisir à parcourir une fois de plus les pages de notre journal.

Vous remarquerez que nous avons modifié la présentation du journal sous l'impulsion de Francis Anaya, responsable de la mise en page et de la maquette du journal. Je tiens à le remercier pour le travail qu'il accomplit sans ménager ses heures.

Nous avons toujours l'espoir de tenir notre 2ème congrès international AIDF à Sousse en Tunisie au mois d'octobre 2021 et d'organiser 2 sessions de formation à la contrefaçon en novembre à Paris en collaboration avec Unifab. Cependant la pandémie de Covid ne faiblit pas et il est encore trop tôt pour dire si nous pourrions maintenir ces événements que vous attendez avec impatience. Nous sommes obligés de nous adapter. Dans tous les cas, ces événements auront lieu même si il faut les

décaler de quelques mois.

Malgré toutes ces difficultés, notre association fonctionne et je remercie nos délégués qui s'investissent sans compter pour la réussite de nos actions.

Au mois d'avril, nous avons lancé une collecte suite au décès d'un collègue du Niger tué dans une attaque de Boko Haram, qui laissait une veuve et 5 orphelins. Cette collecte est un succès, de nombreuses délégations AIDF ont participé et au moment où j'écris ces mots nous sommes à un peu plus de 1000 euros collectés. Cette solidarité de nos collègues douaniers de tous pays pour venir en aide à la famille d'un collègue dans la difficulté fait chaud au cœur et est la preuve que la communauté douanière francophone est une réalité.

Un grand merci à toutes et tous pour votre générosité.

En espérant bientôt vous retrouver à Sousse en Tunisie pour un congrès chaleureux et convivial.

Luc Doumont





Sommaire



Le mot du Président 2



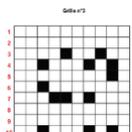
L'éditorial de Lionel Pascal 4



Un jour avec Alexandre Magnenat 5



Questions d'étymologie 7



Les mots croisés de l'AIDF 8



Des chiens de détection IFAW 9



Nos délégué(e)s AIDF 11

Nos adhérent(e)s AIDF 13



La douane dans l'histoire du Bénin de Serge Detriex 14



La Douane 2.0 ou l'avènement de la douane technologique de Olo Sib PALE 16



La « route des Blondes » de Serge Rinkel 19



Jean Dorval de Jean-Marie Fleury 25



La vedette Garde-côtes «Jean Dorval» 31



La politique d'offre douanière comme vecteur de compétitivité douanière 32



Contrôle des mouvements d'argent dans l'UE : Nouvelles règles au 3 juin 34



Les Goodies de l'association 36



Les Droits de Douanes : le retour !

L'élection d'une Africaine, M^{me} Ngozi OKONTO-IWEALA, à la direction de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) est une bonne chose pour la majorité des pays membres ! En effet cette Organisation Internationale, sise à Genève, est d'une utilité importante pour l'action douanière !

Mais l'OMC est en situation difficile :

- Aucun accord majeur depuis 20 ans
- Court-circuitée par des Accords régionaux
- Rendue inopérante dans son rôle d'arbitrage par le refus des USA de procéder à la nomination d'arbitres
- Engluée depuis 20 ans dans des discussions techniques douanières sans fin.

La nouvelle Présidente de l'OMC va devoir redynamiser son Organisation. Mais la volonté de nombre de pays de reprendre leur souveraineté sanitaire, industrielle, ... va lui compliquer le travail ! Le temps du consensus total sur la libre circulation des marchandises sans entraves est révolu ! Et l'arrivée de nouveaux droits de douanes va prendre beaucoup de son énergie ! En effet, l'Union Européenne va rapidement mettre un place un DROIT de DOUANE « VERT » en fonction du taux de CO2 et du respect ou pas des objectifs « pays » des Accords internationaux sur ce point. Afin d'éviter une levée de bouclier des autres membres et des actions en demande de sanctions, l'UE préconise la généralisation mondiale de ces droits de douanes nouveaux que nos administrations devront donc percevoir aux frontières lors de l'importation des marchandises. Les rôles de l'OMC et de l'OMD seront importants pour apaiser les tensions. L'OCDE est saisie de la mise en place de droits spécifiques sur les grandes sociétés de type GAFAM et BATX que tôt ou tard l'OMC entérinera ou pas.

En même temps, chacun a compris que l'application de droits de douanes sur tel ou tel produit permettait soit de protéger une industrie essentielle, soit d'encourager le développement d'un secteur à l'abri des « ogres » internationaux. Le temps de la mort programmée des droits de douanes, voulu par les membres dominants de l'OMC afin de favoriser le commerce mondial est révolu. Nous sommes revenus au désir de protection : à la défense d'une agriculture biologique, d'une industrie propre, d'une économie créatrice d'emplois sur place et l'un des moyens d'arriver à cet objectif sera de moduler les droits de douanes.

L'exemple du Ghana qui vient d'interdire l'exportation de fèves de cacao en Suisse (décision du 28/02/2021) et d'élever ses droits de douanes sur le chocolat à l'importation est un exemple magnifique du rôle économique que la douane doit tenir pour permettre à chaque pays ou région économique de se construire peu à peu en créant sur place des emplois pérennes le temps nécessaire à la mise à niveau de la compétitivité mondiale !

Sous l'influence de l'autre Organisation Mondiale, celle des Douanes, sise à Bruxelles, les Douanes du monde entier sont « focalisées » sur la sécurisation (avec la mise en place de l'OEA) et sur la fiscalisation (avec les indicateurs de performance). Mais un axe primordial de l'action douanière a été trop souvent oublié : le rôle économique de la douane !

Ce n'est pas seulement un conseil aux entreprises car notre expérience en matière de modulation des taux des droits de douane pour protéger l'économie semble négligée ! Ces quatre dernières années, nous avons vu que l'usage « répressif » des droits de douanes classique pouvait redevenir une arme comme une autre dans le rapport de forces diplomatique entre grandes nations. Mais ce type de « guerre douanière » peut dégénérer très vite ! Or, l'époque est au retour du protectionnisme que ce soit propre à un pays ou une union de type UE. Ces unions douanières se sont multipliées et elles permettent d'avoir un rapport de force plus équilibré : la récente création de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAF) avec 54 États signataires, en est un signe ! Certes, il faudra aussi harmoniser les droits de douane à l'intérieur de la zone tout en mettant en place une protection tarifaire extérieure. Le commerce intérieur interafricain est très faible : 15,9% de l'ensemble et la création de ces zones va stimuler ce commerce intérieur.

La bataille engagée par l'ex-Président des USA, D. Trump, à l'encontre de la Chine et de l'Union Européenne a remis au goût du jour la bataille des droits et elle ne fait que commencer

Lionel Pascal



*Un jour avec
Alexandre Magnenat,
collaborateur de l'Administration fédérale des
douanes à l'aéroport de Genève*

Le tarmac de Genève-Aéroport – crédit Genève-Aéroport

Le sergent Alexandre Magnenat est chef d'engagement au bureau de douane touristique de l'Administration fédérale des douanes (AFD) à Genève-Aéroport. Marié et père de deux enfants, il est entré à l'AFD en 2008 après avoir travaillé dans le monde des assurances. Il y œuvre avec professionnalisme et avec un flair redoutable. En sa qualité de membre de l'AIDF, Alexandre nous a fait le plaisir de partager une partie de son quotidien.

Julien Neiryck - AFD

Il est à peine dix heures ce mardi matin ensoleillé de septembre et déjà, les passagers affluent depuis les longs dédales de corridors menant au terminal principal de l'aéroport international de Genève. Dans un vacarme mécanique, les bagages arrivent en file indienne et s'entrechoquent sur le carrousel automatique avant d'être récupérés par les voyageurs qui, pressés de rentrer, les oublient parfois. Ils n'échappent toutefois pas à l'œil attentif du sergent Alexandre Magnenat, qui officie comme chef d'engagement au bureau de douane touristique de Genève-Aéroport depuis 2015.

Malgré les effluves de café qui envahissent l'air ventilé du bureau de douane, le sergent Magnenat, levé aux aurores, se frotte les mains car le vol de Bruxelles vient de se poser. «C'est un vol très intéressant car il amène son lot de passagers en transit depuis la corne de l'Afrique. Une aubaine pour l'AFD qui, dans le cadre de son mandat de prestation, lutte également contre la contrebande des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction selon la convention internationale CITES.» explique Alexandre ayant déjà repéré un voyageur qui tente, péniblement,

de déplacer trois volumineuses valises paraissant lourdes et bien trop remplies à en croire leur système de fermeture prêt à céder.

«L'Afrique est un continent qui me fascine, la chaleur et la gentillesse des gens, la simplicité même au service du bonheur !» s'amuse Alexandre qui vient de terminer une



Alexandre Magnenat tenant la prise du jour avec son collègue au bureau de douane touristique de Genève-Aéroport – crédit AFD

mission de quelques semaines à l'étranger pour Frontex, l'agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes mais pas le temps de nous en dire plus, le passager et ses trois valises s'apprête à quitter le hall en empruntant le passage signalé d'un panneau de couleur verte indiquant

«Rien à déclarer», dernière étape avant de quitter définitivement la zone aéroportuaire.

«Monsieur, bonjour, veuillez me suivre pour un contrôle de douane, je vous prie», demande poliment le sergent Magnenat s'adressant au voyageur surpris d'avoir été choisi. Une fois le contrôle d'identité effectué, les bagages ouverts sont disposés sur la table de vérification et déjà une odeur étrange laisse Alexandre perplexe. Les nombreux effets personnels sont soigneusement sortis puis minutieusement inspectés, rien n'est laissé au hasard et le spectre de recherche est large. «On cherche toujours petit pour trouver gros, la dernière fois, avec les collègues, nous avons découverts des pains de cocaïne qui étaient dissimulés dans des vêtements sales et roulés en boule !», se souvient-il. Et de continuer: «En l'occurrence, je soupçonne ce monsieur de transporter dans ses valises des souvenirs de voyage interdits. Sentez-vous cette odeur particulière ? Il doit probablement s'agir d'une peau d'animal.»

Ni une ni deux, un épais rouleau de cuir dissimulé parmi d'autres objets est découvert, un collègue est appelé en renfort. La pièce de cuir est déroulée et

l'on distingue la silhouette d'un crocodile dont la longueur dépasse les deux mètres. La vue de la peau, grossièrement découpée, nous laisse imaginer dans quelles conditions l'animal a été abattu. Dans la deuxième valise, les découvertes macabres fusent; un mikado d'épines de porc épic, des défenses de phacochère et d'autres cornes d'animaux de brousse sont successivement découverts.

L'homme, un ressortissant suisse d'une cinquantaine d'années, admet avoir lui-même chassé ces animaux. Il se verra infliger une amende dont le montant est déterminé par l'Office fédéral de la sécurité alimentaire et des affaires vétérinaires (OSAV) et, cela va de soi, les trophées de chasse sont mis sous-séquestre à l'intention du même office.

A peine le rapport de dénonciation terminé, Alexandre est aussitôt sollicité afin de prêter main forte à ses collègues

qui viennent de découvrir un passeport contrefait lequel leur a été présenté par une passagère visiblement épuisée d'un long périple. «Il est maintenant question de prendre la voyageuse en charge, de



Les autres trophées de chasse séquestrés à l'intention de l'OSAV – crédit AFD

s'assurer qu'elle soit apte à répondre à nos questions.», s'inquiète Alexandre qui doit aussi contracter les services d'un interprète afin de pouvoir procéder à l'audition de la dame, occupée à manger religieusement un chocolat. Une

demi-heure plus tard, l'audition débute sans Alexandre qui doit encore tenir le registre des effets personnels de la passagère qui sera confiée à la police cantonale genevoise, compétente en la matière.

Il est déjà quatorze heures quinze et la fin de service approche pour Alexandre à qui lui est naturellement laissé le mot de la fin : «Je suis fier de ma profession que j'ai choisie pour ses valeurs que je partage. Le contact quotidien avec la population et les liens que je continue, encore aujourd'hui, de tisser avec des collègues du monde entier, renchérissent mes convictions autant personnelles que professionnelles. L'AFD, mon employeur depuis près de treize ans, est actuellement en pleine mutation et m'offre un panel de compétences métier en phase avec notre époque, la digitalisation étant au cœur de bien des activités.», avance-t-il avec conviction.

DaziT – Pas à pas vers l'OFDF

Processus simplifiés, outils de travail numériques, organisation agile, profil professionnel commun, mobilité accrue: l'Administration fédérale des douanes (AFD) est en cours de devenir l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF), grâce au programme de transformation DaziT. L'objectif : assurer la sécurité globale de la frontière au profit de la population, de l'économie et de l'État de manière encore plus flexible, efficiente et efficace.

Plus d'informations : www.dazit.admin.ch

Genève-Aéroport

Créé en 1920, l'aéroport de Genève compte au nombre des plus anciennes plateformes aéroportuaires du Vieux Continent. Il a accompagné les débuts de l'aviation et a grandi en même temps que la ville et sa région.

Propriété de l'État de Genève, Genève Aéroport est un établissement public autonome depuis 1994. L'entreprise emploie plus de 1'100 collaborateurs et constitue le vaisseau amiral d'un site hébergeant quelque 200 autres entreprises. Au total, la plateforme aéroportuaire compte ainsi près de 11'000 employés.

En 2019, plus de 17,9 millions de passagers sont passés par Genève Aéroport. Aujourd'hui, Genève et sa région sont ainsi reliés à plus de 149 destinations, opérées par 57 compagnies aériennes.

Quant à la zone de chalandise de Genève Aéroport, elle regroupe six millions de personnes dans un rayon de 150 km, dont un million d'habitants pour l'agglomération du Grand Genève.

Plus d'informations : www.gva.ch

Questions d'étymologie

Le douanier sait-il de quelle origine est le mot 'douane' ? Peut-être serait-il utile, intéressant, voire nécessaire de s'arrêter un instant et de remonter le temps, à la recherche de la source du mot qui fait de nous ce que nous sommes : la douane. Pendant qu'on y est, nous examinerons également la construction du mot 'dédouaner', notamment par rapport à son préfixe 'dé-'. Finalement, je me propose de vous présenter deux acronymes suisses directement reliés à la profession de douanier, à savoir 'Tares' et 'DaziT' (oui, il y a un T majuscule à la fin de ce mot – vous en saurez plus à la fin de cet article).



Dans la série de bandes dessinées 'Iznogoud' (parue entre 1962 et 1977), le tandem René Goscinny/Jean

Tabary a représenté le calife fictif Haroun El Poussah qui dirige une Bagdad de fantaisie depuis un gros coussin moelleux. Loin d'être une caricature, il y eut en effet des califes qui se tenaient sur un large pouf rembourré, élégamment appuyés contre des traversins de soie, pour exercer leur pouvoir. Le nom traditionnel de ce meuble, lieu de pouvoir, est 'dīwan'. On appelle d'ailleurs encore comme cela le siège du pouvoir dans le Sultanat d'Oman ; on retrouve également ce mot dans l'administration marocaine : le dīwān al-mazālim. Mais revenons au mot persan 'dīwan' qui a généré deux mots : premièrement, par l'arabe 'duwan' puis le latin 'dovana' devenu 'doana' puis 'dohanne', on a forgé le mot 'douane' (ceci explique sans doute pourquoi on n'écrit pas 'doine'). Deuxièmement, le mot persan de départ a simplement glissé pour donner 'divan', sofa sans dossier et garni de coussins, mot déjà cité en 1888 dans un conte de Guy de Maupassant. La douane (sorte de pouvoir) et le divan (meuble confortable) sont donc des mots cousins l'un de l'autre.

Rebondissons sur le mot 'douane' et posons la question de savoir pourquoi on dit 'dédouaner une marchandise'. Le préfixe 'dé-' a pour objectif d'associer une idée d'une seconde étape dans un processus, seconde étape annulant la première. On dit par exemple 'monter/démonter', 'faire/défaire' ou encore 'gonfler/dégonfler'... Posons-nous la question de savoir s'il existe le verbe 'douaner' (première étape), puisque l'on peut 'dédouaner' (seconde étape). Une simple recherche sur l'Internet confirme l'existence de ce verbe rare et en donne une définition claire : le Centre National (français) de Ressources

Textuelles et Lexicales précise ainsi que, selon le droit fiscal, douaner une marchandise signifie la marquer du plomb de l'administration. Douaner c'est, au sens premier, mettre un plomb, c'est donc placer une marchandise sous l'aile de la douane, la mettre sous contrôle douanier. Dédouaner correspond donc à l'action inverse, celle de retirer le plomb douanier, celle de délivrer la marchandise de l'emprise douanière qui la stoppe dans son cheminement vers un destinataire, c'est donc payer ce qui doit l'être pour que la douane libère ladite marchandise. Pour résumer en simplifiant, le bien qui passe une frontière est pris en otage (douanement), de manière légale et contrôlée, par une administration qui en a le droit, afin de recevoir une rançon en échange de sa libération (dédouanement). Ladite rançon, le droit de douane, est ensuite reversé à l'Etat pour lequel cette administration travaille.

On vient de voir que la douane prenait des droits de douane sur les marchandises qui entrent dans le pays, au profit de ce pays. En Suisse, contrairement aux autres États, nous calculons nos droits de douane sur la base du poids brut de la marchandise, c'est-à-dire en incluant tous les emballages. Nous basant sur le Système Harmonisé (voir l'édition de février 2019 et ma rencontre avec l'un des co-auteurs du S.H.), nous avons des tarifs fixés généralement en [CHF/kg brut]. Comme les volumes sont très importants, l'unité correcte de perception est [CHF/quintal brut], un quintal valant 100 [kg]. Notre tarif des douanes suisses, entièrement électronique, est un site Internet gratuit, www.tares.ch. Mais pourquoi 'tares' ? On pourrait penser qu'il est plein de tares... Ce n'est pas le cas puisqu'il s'agit de l'acronyme de tar(if) é(lectronique) s(uisse), tout simplement. Il est le correspondant à l'Européen Taric (tarif intra-communautaire).

Continuons notre promenade au pays des mots et, puisque nous avons survolé le passé, un passé digne des 1001 Nuits, découvrons un mot du présent de la douane suisse, voyons un mot du futur à présent, un mot à l'orthographe particulière, 'DaziT'. DaziT ? Ce mot est formé sur 'dazi', qui signifie 'douane' en rhéto-romanche (un obscur idiome de l'est de la Suisse, à mi-chemin entre l'allemand et l'italien) auquel on a rajouté le T de 'transformation'. On y perçoit également le son 'IT', qui désigne de nos jours le domaine complexe des 'Information Technologies'. Lancé officiellement le 1er janvier 2018, DaziT est un programme qui doit transformer l'actuelle douane suisse faite de papiers et de formulaires en une unité informatisée et la mener au-delà de la révolution 4.0. La révolution 4.0 ? Après la mécanisation,

l'électrification et l'informatisation, la prochaine révolution voudra que les machines parleront entre elles et s'échangeront des informations. L'idée est de simplifier le dédouanement en numérisant tout le processus de perception des redevances douanières afin de protéger la population vivant en Suisse, l'économie et l'État. Le projet doit être complètement opérationnel en 2026.

DaziT, that's it !

Nicolas Beytrison
Douane suisse

Egalement publié sur LinkedIn :

<https://www.linkedin.com/pulse/question-d%C3%A9tymologie-nicolas-beytrison-iii/>

Grille n°3

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1										
2										
3					■			■		
4			■				■		■	
5									■	
6			■							
7				■	■		■			
8										
9										
10			■				■		■	

HORIZONTALEMENT

- 1 bibelots de troc
- 2 transmissible
- 3 petit stabilisateur
vaut 576 mètres
unité de charge électrique
- 4 club de football français
classé en général au chapitre 76
- 5 éclatasse dans le ciel
- 6 pays du bassin Levantin
donner un doux reflet
- 7 placés
compagnon d'un sympathique ogre vert
- 8 justes pour tous
- 9 converties
- 10 pilote de ligne
situé en un lieu

VERTICALEMENT

- A sensation de légères piqûres
- B attribut de certains appareils de mesure
- C partie d'un article du 6105
je suis romain
- D l'un est indien, un autre est pacifique
fin de parties
- E ethnie chinoise des Mongols Blancs
rivière des Pyrénées-Atlantiques
rangement méthodique
- F dessinai
- G poème médiéval
élément chimique n°14
canton suisse
- H unité anglaise d'origine romaine
relatives à un filtre
- I troisième plus petite cité d'Angleterre
héros de la guerre de Troie
- J déficit hydrique



Crise sanitaire de la Covid et criminalité, Interpol annonce les premières saisies de faux vaccins

le 3 mars 2021 International

Mercredi 3 février 2021, Interpol a communiqué sur une première saisie de 2400 doses de faux vaccins Covid en Afrique du Sud et sur le démantèlement en Chine d'un réseau de contrefaçons de vaccins. Il y a quelques temps déjà qu'Interpol avait alerté sur les risques de voir la criminalité se saisir de la crise de Covid 19 pour faire des profits. C'est un fait dorénavant établi, une saisie de 2400 doses de faux vaccins covid ont été saisis à Germiston en Afrique du Sud avec arrestation de 3 ressortissants chinois et 1 zambien, des masques contrefaits ont également été découverts. La police chinoise a découvert un réseau de fabrication de faux vaccins, sur le lieu de fabrication 80 personnes ont été arrêtées et 3000 faux vaccins ont été découverts.

Interpol met en garde contre les vaccins non homologués mis en vente sur internet.

DES CHIENS DE DÉTECTION IFAW, POUR ARRÊTER LES TRAFIQUANTS

Il ne reste aujourd'hui que 400 000 éléphants en Afrique, un déclin de près de 70% en 50 ans. Et chaque année, près de 20 000 d'entre eux sont tués pour leur ivoire. En Afrique de l'Ouest plus précisément, les braconniers tuent aussi des pangolins, des tortues et d'autres animaux sauvages dont certaines parties sont passées en contrebande vers l'Europe et l'Asie. Ces produits peuvent s'avérer difficiles à détecter.

C'était sans compter sur des alliés de choix : nos amis les chiens. En effet, les chiens de détection, comme ceux présents dans les aéroports, peuvent sentir l'odeur des cargaisons contenant des parties de corps d'animaux, de la même manière que d'autres chiens des forces de l'ordre sentent les narcotiques ou les explosifs. Selon les races, l'odorat des chiens est de 1 000 à 10 000 fois plus sensible que celui des humains !



Maître-chien Francis avec son chien Nickel sont l'une des unités qui font partie du programme d'entraînement d'IFAW pour la détection de spécimens issus d'espèces sauvages.
© IFAW/Julien Gerard

Au Bénin, où évolue l'une des dernières populations viables d'éléphants d'Afrique de l'Ouest, IFAW a donc proposé au gouvernement d'étendre la mission sécuritaire de sa brigade cynophile basée à Cotonou, à la détection des spécimens d'animaux sauvages protégés, en particulier l'ivoire d'éléphant et les écailles de pangolins. Il n'existait aucun programme établi, ni guide de bonnes pratiques, pour la formation des chiens de détection dédiés à la protection des espèces sauvages dans cette région.

« Dans un premier temps, l'action d'IFAW a été de rénover les infrastructures de la brigade cynophile de Cotonou, de les agrandir et de les équiper afin d'y intégrer des standards de bien-être animal et de bien-être humain élevés, mais aussi de fournir deux véhicules adaptés au transport des unités canines, » explique Céline Sissler-Bienvenu, Directrice — France & Afrique francophone à IFAW.

L'objectif est que ces unités puissent se déployer en toute facilité dans des lieux stratégiques, notamment le port et l'aéroport puisque ce sont des lieux de transit importants pour tous les spécimens sauvages passés en contrebande. Il n'est pas exclu que dans quelques années ces unités canines puissent également se déployer au niveau des postes frontières.

Quinze mois ont ainsi été nécessaires pour l'ensemble des travaux qui ont



Yellow est l'un des chiens faisant partie des premières unités officielles de maîtres-chiens, au sein de la brigade canine de Cotonou, dédiées à la détection de spécimens issus d'espèces sauvages.
© IFAW/Julien Gerard

notamment permis de bâtir une structure entièrement dévolue à l'entraînement quotidien des équipes cynotechniques où les conditions de contrôle, par exemple sur un tapis de bagage en milieu aéroportuaire, peuvent être recréées. Les maîtres y affinent leur technique, alors que les chiens, tels des athlètes de haut-niveau, y peaufinent leur odorat sur les matières qu'ils devront savoir détecter en opération.

Ce flair exceptionnel, couplé à une grande mobilité, leur permettra de contrôler 200 à 300 bagages en 20 minutes, avec un taux de réussite en matière de détection variant de 70 à 95% en fonction du degré d'expérience de l'animal. Rappelons que l'être humain, en dépit des outils dont il dispose, atteint difficilement 30%.

Le Responsable du projet, Frédéric Chappée, a passé 18 ans dans l'Armée de Terre Française en qualité de chef de section cynotechnique, et a souhaité mettre ses compétences au service d'une cause qui lui tient à cœur : la protection des animaux et de notre environnement. Il a pour mission de superviser la formation de huit unités cynotechniques : quatre issues de la police républicaine, quatre autres du Département des Eaux et Forêts.

Arrivés de France au Bénin en 2018 et 2019, cinq chiens font actuellement partie du projet : trois en provenance d'un éleveur, et deux de refuges. « Il était important pour IFAW de diversifier



Maître-chien Nabile entraîne son chien Nariz à détecter les spécimens issus d'espèces sauvages dans les baggages, cartons et autres colis. © IFAW/Julien Gerard

l'origine et la provenance des chiens et de pouvoir démontrer également que les chiens venant de refuge pouvaient accomplir ce type de missions, » précise Frédéric Chappée.

Ils ont ainsi été sélectionnés en fonction des principales qualités nécessaires aux chiens de détection : être à l'aise dans les différents milieux, faire preuve d'une forme de sociabilité, ne pas avoir peur des bruits ambiants, s'adapter facilement à des environnements différents. Mais il fallait avant tout des chiens joueurs, car c'est cette motivation au jeu qui va permettre un dressage et une éducation dédiée à la détection véritablement efficaces.

« En effet, l'approche choisie par IFAW à travers ce projet, c'est de laisser au chien le choix de sa méthodologie. Il y a évidemment une trame commune, nous n'allons pas totalement révolutionner le dressage des chiens de détection, mais il était important de l'optimiser, » détaille Frédéric Chappée. « Et pour

l'optimiser, il s'agissait de s'adapter véritablement au chien et d'être à son écoute, pour que lui nous indique sous quelle forme évoluer au cours de cet apprentissage que nous allions réaliser ensemble. »

Cette approche visionnaire sur le système de dressage a permis de réaliser un excellent travail avec des chiens qui auraient peut-être été mis de côté, car considérés trop faibles pour faire le travail. Or il y a eu de très bons résultats avec des chiens qui semblaient un peu justes et finalement se sont révélés excellents avec cette façon de travailler.

Cette formation s'est également faite avec leurs binômes : des officiers de la Police Républicaine, sélectionnés parmi quarante policiers volontaires à l'issue de tests physiques et techniques difficiles. Après huit mois d'apprentissage intensifs, quatre officiers ont reçu en Février 2020 leur certificat de maître-chien et sont désormais prêts à se déployer sur les sites stratégiques pour défier les trafiquants.

Afin d'augmenter son impact, IFAW travaille également avec plusieurs partenaires qui soutiennent le programme de formation. La société Morin offre une réduction sur l'achat d'équipement canin, Almo Nature/ Fondazione Capellino fournit gracieusement la nourriture des chiens de détection de la brigade, et Ceva Santé Animale offre généreusement des produits vétérinaires adaptés.

Ces premières étapes ne sont toutefois qu'un début, les maîtres-chiens devant se perfectionner dans les années à venir, en travaillant chaque jour avec leur animal sur les matières qu'ils vont devoir être en mesure de détecter.

« Notre objectif ultime c'est de convertir cette brigade cynophile de Cotonou en un centre régional d'excellence en termes de formation d'unités cynotechniques de manière à permettre aux autres pays de la sous-région de pouvoir venir se former à Cotonou, au Bénin, » conclut Céline Sissler-Bienvenu.



Les premières unités officielles de maîtres-chiens au sein de la brigade canine de Cotonou qui ont terminé avec succès le programme d'entraînement d'IFAW dédié à la détection de spécimens issus d'espèces sauvages. © IFAW/Julien Gerard

Darknet francophone

Les douaniers enquêteurs de la Direction Nationale du Renseignement et des Enquêtes Douanières viennent de neutraliser la plateforme « Le monde parallèle ». C'est un coup sévère contre le Darknet francophone pour continuer à entraver les menaces en ligne.

M. Olivier Dussopt



MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DE LA RELANCE
Liberté Équité Fraternité

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Paris, le 21 mai 2021
N°1031

Bruno Le Maire et Olivier Dussopt félicitent les douaniers enquêteurs de la DNRED qui viennent de démanteler la plateforme « le monde parallèle » et ses activités illégales sur le Darknet.

Bruno Le Maire, ministre de l'Économie, des Finances et de la Relance et Olivier Dussopt, ministre délégué chargé des Comptes publics, félicitent les douaniers enquêteurs de la Direction Nationale du Renseignement et des enquêtes Douanières (DNRED), qui viennent de démanteler la plateforme « le monde parallèle » et ses activités illégales sur le Darknet.

Le 17 mai 2021, les agents de la DNRED ont mené deux visites domiciliaires, à Paris et en région messine, à la suite de plusieurs mois d'investigation par le service Cyberdouane sur le Darknet TOR visant à identifier les administrateurs de la plateforme francophone « Le Monde Parallèle » (LMP), proposant à la vente divers produits et services illicites (stupéfiants, faux document, armes, carding, etc.).

Ces opérations ont mobilisé une trentaine d'agents des douanes (opérationnels, analystes et spécialistes informatiques), appuyés d'officiers de police judiciaire du Service de Police National Détaché et d'une brigade d'intervention de la police. Les deux administrateurs du site ont été interpellés et les activités de LMP ont été interrompues. Outre divers matériels informatiques, ces opérations ont permis de démanteler cette plateforme et de saisir des faux documents, des cartes bancaires et des cartes prépayées, plusieurs milliers d'euros en cryptomonnaies, et des preuves de leurs activités illégales sur le site.

La section Cyber du parquet de Paris a ouvert une enquête et a confié les investigations à l'Office central de lutte contre la criminalité liée aux technologies de l'information et de la communication (OCLCTIC) et à l'Office central pour la répression de l'immigration irrégulière et de l'emploi d'étrangers sans titre (OCRIEST).

Après les démantèlements par la DNRED des plateformes Black Hand, en 2018, et French Deep Web Market, en 2019, cette troisième opération vient porter un nouveau coup sévère au Darknet francophone très affecté par les deux précédentes opérations. Elle devrait notamment désorganiser encore plus profondément le trafic de drogues utilisant cette partie cachée du net pour alimenter le marché français.

Nos délégué(e)s AIDF dans le monde



Algérie



M. Redjem Harrat

redjemharrat56@gmail.com



Belgique



M^{me} Chantal Criquillion

Tél. 0474 654 587
chantal.criquillion@skynet.be



BENIN



M. BABA-KENNEN
Sah-Zaliyou

Tél. +229 94 69 99 67
zalik2005@yahoo.fr



Bukina Faso



M. Bi-Yéhé Nabie



Cameroun



M^{me} Vanessa Ntoue
(laura Vanessa Ntoue
Épouse Ateba)

Tél. +237 65 55 57 296
vanessantoue@gmail.com



Centrafrique



M. PAMALL
Yvan Claudel

B.P. 727 - Bangui
Tél. +23672534210
+23675054677
yvanpamall2@gmail.com

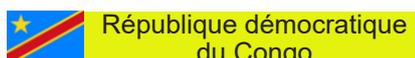


Comores



M. Ysoilihi Abdallah

ysoilihiabdallah@douane.gov.km



République démocratique
du Congo



M. Albert Lowaya Losea

sufasufa10@gmail.com



M^{me} Christine Maduku

Tél. +243 811783943
christinemaduku20@gmail.com



République du
Congo Brazzaville



M^{me} Félicité Moussavou
Tsona

Inspecteur principal des
Douanes
Chef de section contrôle
immédiat au bureau principal
bois et hydrocarbures
Département du Kouilou
fmoussavoutsona@gmail.com



Côte d'Ivoire



M^{me} AYÉMÉNÉ
(Épse ATTA) Lobo
Agnès Christelle
Administratrice AIDF
BP 8024 - Abj 01.
Tél. +225 0102249552
/07707740617
chrisatta75@gmail.com



Cne POHÉ Franck Arthur
Certifié et Breveté de l'École
Nationale d'Administration
Formé à l'École des Forces
Armées de Zambakro
Vérificateur

Tél. +225 0708070185
poh1@live.fr



Égypte



M. Mostafa Shain

mostafashain070@gmail.com



France



M. Vincent Thomazo
Secrétaire général

Vincent.thomazo@wanadoo.fr



M. Serge Detrioux

Délégué Nouvelle
Aquitaine
Tél. 06 60 04 47 89
liensdet@gmail.com



Gabon



M^{me} Paule Onouvié

onouly1@gmail.com

Tél. +241 07 15 27 68



Mali



Cdt Yacouba Diakité

Inspecteur des Douanes
Chef de Brigade du bureau
secondaire de Banankoro

diakiteyacouba86@gmail.com
Tél. +223 76 33 08 59



Maroc



M. Hassan Aajoul

Tél. 06 44 84 21 73
h.aajoul91@gmail.com



M. Hassane Lamrabat
Administrateur AIDF

h.lamrabat1960@gmail.com



M. Omar Siyas
Secrétaire AIDF

omarsiyas@gmail.com



Niger



S/Lt Hadiza Souley
Paul,

vérificateur au bureau
rive droite Niamey,
section écriture,
déléguée AIDF Niger,
joignable au
0022796114212

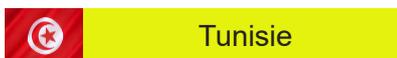


Togo



M. Kagbara Masso

Inspecteur principal
des Douanes
Tél. 022890060180 //
022899516131
mkagbara@otr.tg



Tunisie



M. Ahmed Grichi

Tél. +216 97 32 49 90
+216 93 89 69 08
jamelgrihi@gmail.com



M. Jeri Fethi

Tél. : 00216 99 179 189
dali_rentcar@yahoo.fr



Yémen



M. Abdullatif Alhady

Abdullatif.alhady@gmail.com



Credit photo : Mohamed Didouche

Les douaniers sont très souvent amenés à contrôler des conteneurs, le plus souvent par voie maritime. Or ce contrôle peut exposer les personnels à des risques sanitaires sachant que très souvent les conteneurs subissent des traitements tels que des fumigations.

L'AIDF a souhaité contribuer à la sécurité des douaniers en portant à leur connaissance cette brochure de l'INRS qui nous a paru fort intéressante et aborde les problématiques liées à l'ouverture, le contrôle et le dépotage des conteneurs.
La Rédaction



<https://www.inrs.fr/media.html?refINRS=ED%206249>

Les adhérent(e)s AIDF dans le monde



Cameroun

30 Kilogrammes d'or saisis à l'aéroport de Yaoundé-Nsimalen



Les agents de la Douane camerounaise ont procédé, dans la nuit du mardi 18 mai au mercredi 19 mai 2021, à la saisie d'une importante cargaison de 30kg d'or à l'Aéroport international de Yaoundé-Nsimalen. Il s'agit d'un coup d'éclat à mettre à l'actif de la Brigade touristique de l'Escale de l'Aéroport de Yaoundé-Nsimalen, qui au cours de ses opérations de contrôle de routine, est parvenue à l'interpellation d'un individu de nationalité camerounaise en possession de cette importante quantité d'or.

Le fraudeur a été interpellé à bord d'un avion de la compagnie de transport Ethiopian Airlines, alors qu'il essayait de faire

sortir frauduleusement le métal précieux en direction d'Addis-Ababa en Ethiopie. Mais il n'a pas réussi à passer entre les mailles du filet des douaniers.

Cette saisie remet au goût du jour la question du trafic de l'or dans le pays, dont seulement 5% de la production nationale est écoulee dans les circuits formels, selon les officiels.

D'après les statistiques du ministère en charge des Mines, la production formelle est évaluée à 224,6 kg d'or au premier semestre 2019. Soit une baisse de 30,4% en glissement annuel. Elle était de 448,2 kg en 2018, en baisse de 37,1% par rapport à 2017, selon la même source.

« Dans la Cemac (Cameroun, Congo, Gabon, RCA, Tchad et Guinée équatoriale), seuls la République centrafricaine et le Gabon produisent et exportent de l'or », indique la Beac dans son rapport sur « l'évolution des cours des principaux produits de base exportés par les pays de la Cemac au 3e trimestre 2020 ».

La douane dans l'histoire du Bénin



Par serge Detrioux



Même si le Bénin, qui prend la forme d'un bras sortant de l'océan dont la main à son extrémité semble irriguer les pays sahéliens, est par ses dimensions un petit pays à l'échelle de l'Afrique, la superficie de la France représentant six fois celle du Bénin, il n'en demeure pas moins un pays au passé riche et singulier dont la douane n'est jamais très éloignée de son histoire.

Son riche passé historique se confirme dans bien des domaines.

C'est le cas de nombreux biens culturels disséminés dans le monde et qui pour certains retournent sur leur terre créatrice (voir par exemple le petit Musée des récades à Calavi). A noter que ce retour des objets anciens au Bénin est un projet lancé par les Présidents Hollande et Boni qui se poursuit désormais avec les présidents Macron et Talon.

Mais d'autres signes montrent le fort héritage historique que connaît ce pays. C'est le cas par exemple de la forêt «dirigée» avec ses essences choisies selon la nature du terrain, compartimentées, entretenues et logiquement exploitées. Dans la zone Nigéria-Dahomey, plantations et cueillettes se font au moment voulu, selon les règles précises héritées des ancêtres. Celles-ci se sont révélées excellentes, puisque le standard de vie des habitants leur a permis de manger à leur faim.

L'histoire de la douane au Bénin au cours des derniers siècles témoigne également de ce passé riche et singulier qui commença bien avant la colonisation, lorsque des rois avaient instauré des droits et taxes de douane dans les échanges commerciaux.

Ces rois qui auront réglementé les échanges commerciaux et institué des droits et taxes de douane sont :

- HOUEGBADJA dont l'emblème est le poisson et la nasse. Il régna de 1645 à 1685 et développa l'administration.
- AGADJA dont l'emblème est la caravelle. Il régna de 1711 à 1740 et encouragea le commerce avec les européens.
- GUEZO dont l'emblème est le buffle à cornes. Il régna de 1818 à 1858 et établira un traité de commerce et d'amitié avec Louis napoléon Bonaparte.
Par la suite, la manne que représentaient les droits de douane influencèrent indirectement le cours des règnes suivants :
- GLELE (1858 – 1889) dont l'emblème est le lion, autorisa, par le traité de 1868, les Français à s'installer à Cotonou. Mais la présence de ceux-ci, ainsi que leur captation des droits de douane qui lui revenaient antérieurement, irrita son successeur.
- BEHANZIN (1890 – 1894), dont l'emblème est le requin, lutta contre les Français pour recouvrer la pleine souveraineté du royaume.
Néanmoins le roi TOFFA de Porto-Novo, que BEHANZIN et les Danxoméens considéraient comme un traître, ayant fait alliance avec les Français, un traité du être signé en octobre 1890 (traité de Ouidah) qui plaçait Porto-Novo et Cotonou sous tutelle française moyennant le versement par la France d'une pension au roi du Dahomey.

Battu militairement, s'étant enfui, Béhanzin, soucieux de son peuple, demanda à discuter avec le président français d'alors. Ainsi il se rendit en 1894 au général Alfred-Amédée Dodds et fut déporté aux Antilles. Abomey devint alors un protectorat français. Allada et Porto-Novo, eux aussi sous protectorat, formèrent avec Abomey la colonie du Dahomey.

Une statue géante du roi Behanzin à l'entrée de la ville d'Abomey illustre et rappelle cette lutte face à l'envahisseur. Behanzin fait figure de résistant et jouit d'une haute estime en Afrique Noire.

Après son exil en Martinique, Behanzin mourra à Alger, ses cendres seront rapatriées au Bénin sous l'insistance de son fils le prince Ouanilo (avocat à bordeaux).

Ce dernier meurt après un difficile déplacement au Bénin, probablement des fièvres (comme on disait à l'époque) les antibiotiques n'existant pas pour soigner un paludisme plus que virulent. Sa dépouille retournera au Bénin au début du XXI^e siècle avec le concours du consul du Bénin à Bordeaux Pierre-Michel Delgay.

À la suite de la conquête coloniale française, les Établissements du Bénin, qui étaient rattachés à la colonie du Sénégal depuis juillet 1886, deviennent une colonie autonome en 1893, avant de prendre le nom de colonie du Dahomey et dépendances par un décret du 22 juin 1894.

3^e DROITS DE CIRCULATION EN LAGUNE (DAHOMEY)
TABLEAU DES DROITS. — (A. G. G. du 5 octobre 1913).

NATURE DES MARCHANDISES	QUOTITE DES DROITS
Navires et autres embarcations à moteur et toutes embarcations remorquées par un bateau à moteur	1 fr. 25 par tonneau d'affrètement de marchandises ou de produits embarqués ou débarqués.
Navires, bateaux, chalands, pirogues et autres embarcations non actionnées par un moteur	1 franc
Pirogues de plus de 3 tonnes accomplissant un service de bac	5 francs par pirogue et par mois.

Le droit de circulation est applicable à tous les navires, bateaux, chalands, surfboats, pirogues circulant en lagune ou en rivière entre les ports intérieurs de la colonie du Dahomey et l'étranger. Le droit est dû, pour les navires arrivant, au moment du dépôt du manifeste; pour ceux quittant la colonie en se faisant expédier.

Exemptions. — Sont exemptées du droit de circulation :

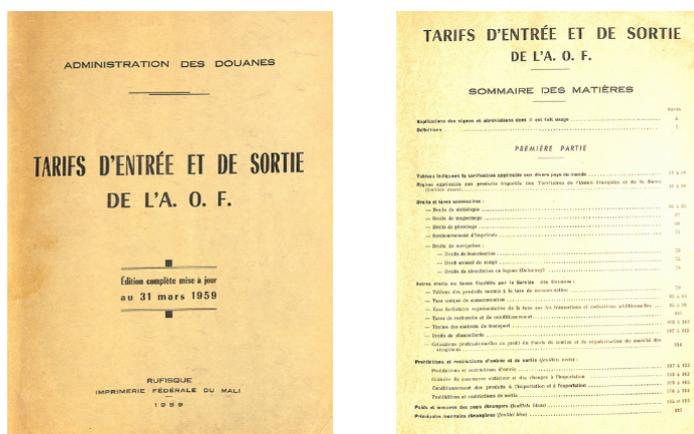
- 1^o Les embarcations affectées au service de la poste ou effectuant ce service en vertu d'une convention spéciale;
- 2^o Les embarcations appartenant aux administrations publiques et ne se livrant à aucune opération commerciale;
- 3^o Les pirogues indigènes construites d'un seul tronc d'arbre sans membrures et d'un tonnage inférieur à 3 tonnes.

L'extension du nom de Dahomey, qui ne désignait à l'origine que le royaume du Dahomey, à l'ensemble de la colonie répondait à la fois à une volonté de justification et de glorification d'une conquête relativement difficile, tout en évitant de possibles amalgames avec les territoires du royaume du Bénin annexés par les Britanniques (sud-ouest de l'actuel Nigeria). En France, la loi de 1892 sur la réforme tarifaire procédera à l'assimilation des règles douanières des pays colonisés. Ainsi les produits étrangers en France doivent être aussi étrangers dans les colonies.

La perte plus ou moins complète selon le cas de l'autonomie douanière des pays colonisés leur offrait en contrepartie un traitement privilégié pour leurs importations.

La nouvelle colonie ne perd son autonomie qu'en 1904 lors de son incorporation, dans la perspective d'une Union douanière, à l'Afrique-Occidentale française (AOF), qui avait été créée peu de temps avant en 1895. L'harmonisation ne fut cependant pas pleinement obtenue.

Extrait du tarif douanier d'entrée et de sortie de l'AOF



Remerciements au Musée National des Douanes de Bordeaux qui conserve ces documents

Le 1^{er} août 1960 fut déclarée l'indépendance de la République du Dahomey et la douane béninoise pu entrer dans son histoire contemporaine.

Serge Detrieux



S'il est une réalité qui n'échappe pas aux douaniers et à l'observateur averti, c'est la mutation profonde qui s'opère au niveau des administrations douanières à la suite des nombreux défis auxquels elles sont confrontées et qui leur valent de se réinventer.

Confrontées à des coupes budgétaires, des réductions d'effectifs et de moyens, les administrations douanières doivent faire face à un accroissement du trafic international, à la complexité accrue de la chaîne logistique mondiale et à une attente forte de célérité de la part des pouvoirs publics et des opérateurs économiques.

Il est à rappeler qu'à l'origine, la douane contrôlait les marchandises traversant les frontières à l'importation ou à l'exportation par l'inspection intégrale des cargaisons, à l'effet d'appliquer les mesures tarifaires ou de prohibition.

Mais très vite, elle s'est trouvée débordée par la croissance du flux de marchandises et a dû recourir à des inspections par épreuve et à l'informatisation. Le développement de la conteneurisation et des gros-porteurs dont certains ont une capacité de plus de 20.000 EVP ne sont pas étrangers à cette mutation.

Alors qu'elle essaie de s'adapter et de trouver des réponses aux équations qui se présentent à elle, en ayant recours à l'analyse du risque et au ciblage dont les techniques sont de plus en plus élaborées, la douane se retrouve face à l'expansion du commerce électronique qui « pollue » son activité quotidienne par une avalanche de petits colis à dédouaner. Le problème que pose le commerce électronique n'est pas uniquement lié à la quantité de ces petits colis, aux valeurs parfois insignifiantes. Il va bien au-delà de son aspect chronophage, puisqu'il est établi que ce type de commerce favorise le trafic de produits illicites, notamment les médicaments et articles de marque qui enfreignent les droits de propriété intellectuelle (DPI), ainsi que les stupéfiants et les substances psychotropes.

Parallèlement, les administrations des douanes sont confrontées au développement des unions douanières dont certaines conduisent au retrait des activités douanières des frontières, ainsi qu'à une prolifération d'accords de libre-échange qui accroissent les risques de fraude. C'est dans ce contexte que l'accord de l'OMC sur la facilitation des échanges a été signé, encourageant les administrations douanières à une coopération renforcée avec le secteur privé et à une facilitation des formalités douanières.

Dans bien de cas, la douane s'en trouve bridée, ses procédures et méthodes remises en question au profit de

nouvelles approches moins rigoureuses, lorsqu'elle n'est pas simplement obligée de choisir entre le moindre mal et le pire. Refusant de céder à ce qui pourrait s'assimiler à une mort programmée, la douane se modernise, s'ouvre à la technologie et explore de nouveaux horizons.

Le développement des moyens de transport et le contexte géopolitique international ont accru les trafics illicites d'armes, de drogue et d'espèces, ingrédients nécessaires à la croissance de la criminalité transfrontalière et plus spécifiquement du terrorisme. De nombreuses frontières à travers le monde sont fragilisées du fait des attaques terroristes. Ce défi a conduit l'Organisation mondiale des douanes (OMD) à adopter en décembre 2015, la Résolution de Punta Cana relative au rôle de la douane dans le contexte de la sécurité. Celle-ci invite, entre autres points, les administrations douanières à intégrer la sécurité dans leurs missions et à obtenir des pouvoirs publics, des prérogatives complémentaires en vue de contribuer à la lutte contre le terrorisme.

Les administrations douanières accordent désormais davantage d'intérêt au contrôle des voyageurs et collaborent à cet effet, à travers l'OMD, avec un ensemble d'organisations internationales et d'agences intergouvernementales. Elles sont davantage attentives aux flux financiers illicites, aux précurseurs chimiques et composants entrant dans la fabrication d'engins explosifs improvisés (EEI), aux armes légères et de petits calibres, aux munitions et aux armes de destruction massive (ADM).

Ces réalités, inconnues des administrations douanières il y a peu, sont autant de défis qui font partie de leur quotidien, sans pour autant remplacer les missions traditionnelles qu'elles continuent d'assurer efficacement. Elles ne posent pas moins de réelles difficultés aux douanes qui doivent s'ingénier à y faire face. Elles y parviennent tant bien que mal en assurant la formation et le renforcement des capacités des effectifs, en affinant leurs méthodes et techniques d'intervention, et en ayant recours, pour certaines, aux technologies émergentes.

En perpétuelle évolution, ces technologies ont atteint un niveau de maturité tel qu'elles se prêtent à tous les usages. Elles englobent notamment, la technologie de la chaîne de blocs, l'Internet des objets, l'impression en 3D, l'intelligence artificielle, l'apprentissage automatique, la biométrie, l'informatique en nuage et les drones. Elles présentent d'indéniables atouts mais peuvent aussi constituer des sources de préoccupations majeures pour les administrations douanières.

Une étude du McKinsey Global Institute (MGI) s'est intéressée à la question et en spécifie douze, « susceptibles d'avoir un impact massif sur la façon dont les gens vivent et travaillent, ainsi que sur les industries et les économies ». L'étude invite en conséquence les chefs d'entreprise et les décideurs à « identifier les technologies potentiellement perturbatrices et examiner attentivement leur potentiel avant que ces technologies commencent à exercer leurs pouvoirs perturbateurs dans l'économie et la société ». Dans son « Rapport d'étude sur les technologies de rupture », l'OMD invite les douanes à élaborer une stratégie forte en matière de technologie afin de « suivre la cadence toujours plus rapide des avancées technologiques et de profiter pleinement des possibilités qu'elles apportent », et préconise sept technologies dont elles pourraient tirer le plus grand bénéfice.

Au regard des potentialités qu'elles offrent, tant au niveau national qu'international, ces technologies devraient très rapidement être adoptées par les administrations douanières. Par la connectivité des systèmes qu'elles permettent, elles pourraient ouvrir la voie à l'instauration d'un réseau douanier numérique mondial, à la condition que les pouvoirs publics n'y fassent pas obstacle. A l'échelle nationale, de nombreuses expérimentations en cours dans différents pays affichent des résultats satisfaisants. Qu'il s'agisse des drones utilisés à des fins de surveillance des ports et des voies de passages aux frontières terrestres ou de la reconnaissance faciale introduite dans les aéroports aux fins du contrôle des voyageurs, l'activité douanière s'en trouve impactée. Des expériences rapportées de l'application de l'intelligence artificielle à la vérification des déclarations indiquent des taux de succès élevés. L'apprentissage automatique et la prédictibilité en matière de ciblage qu'il offre, achève de convaincre que les grands défis relatifs au contrôle des flux de marchandises peuvent être surmontés avec l'appui de la machine. L'analyse des mégadonnées, du fait des opportunités de valorisation des énormes quantités de données « dormantes » qu'elle permet, suscite un engouement croissant au sein de la communauté douanière.

Assurément, les technologies numériques s'adaptent bien à l'activité douanière et sont très prometteuses en

termes d'efficacité. Il revient aux décideurs de soutenir les douanes en engageant les financements nécessaires à leur vulgarisation. Il faut oser le dire, la doctrine du « moins de contrôle, mieux de contrôle » promue actuellement, n'est rien d'autre qu'un aveu d'impuissance face à l'immensité de la tâche. Il ne s'agit pas ici non plus de promouvoir le contrôle à 100% mais plutôt de soutenir le juste contrôle qui peut, selon les circonstances, porter sur d'importantes quantités de marchandises.

En attendant les financements, les administrations pourraient anticiper en menant des réflexions en vue de « définir les programmes de formation et le profil des personnels à recruter. L'informatique et les informaticiens pourraient jouer un rôle majeur, les années à venir. Autant dire que le profil traditionnel du douanier pourrait disparaître au profit d'agents maîtrisant l'outil informatique ».

Les technologies émergentes annonceraient-elles l'avènement de la Douane 2.0 ?

Colonel des Douanes. PALE Olo Sib

Conseiller économique,
chargé des questions de l'OMD

Ambassade de Côte d'Ivoire à Bruxelles

(1) https://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Business%20Functions/McKinsey%20Digital/Our%20Insights/Disruptive%20technologies/MGI_Disruptive_technologies_Full_report_May2013.ashx

consulté le 18 mai 2020



(2) http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/fr/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/disruptive-technologies/wco_disruptive_technologies_fr.pdf?db=web

consulté le 18 mai 2020



(3) Olo Sib PALE, Au cœur d'une administration douanière africaine, Harmattan 2020



La Suisse met un terme à ses négociations avec l'Union Européenne



La Suisse a annoncé mercredi 26 mai 2021 mettre un terme aux négociations sur un accord institutionnel avec l'Union Européenne engagées depuis 2014. Le Gouvernement suisse a déclaré : "Les discussions avec l'UE n'ont pas permis d'aboutir aux solutions dont la Suisse a besoin concernant la directive relative au droit des citoyens de l'Union, la protection des salaires et les aides d'Etat."

La Suisse demande une garantie explicite d'exceptions qu'elle n'a pas obtenue à ce jour. Le processus de négociations commencé il y a 7 ans prend donc fin. Le Conseil fédéral Suisse compte maintenant privilégier la voie bilatérale, actuellement la Suisse compte une centaine d'accords bilatéraux. La Suisse va proposer à l'UE, l'ouverture d'un dialogue politique dans le but de définir les priorités communes et de trouver des solutions aux problèmes et éviter les frictions dans l'application des accords bilatéraux.



Les autorités douanières du Togo portent le pin's AIDF

Les autorités douanières du Togo nous font l'honneur de porter l'insigne de notre association internationale des douaniers francophones AIDF.

Nous les remercions chaleureusement de leur soutien.



Le Commissaire Général de l'Office Togolais des Recettes.

Monsieur CHODIE Kokou Philippe



Le Commissaire des douanes,

Monsieur ESSIEN Atta Kakra
Adhérent à l'AIDF-Togo



Le Directeur des opérations douanières,

Monsieur MEDJESSIRIBI Agoro
Adhérent à l'AIDF-Togo



Faits divers à la douane suisse

Extrait du journal 'Forum D', magazine informatique de la douane suisse, par Nicolas Beytrison.

L'administration des douanes suisses reçoit chaque jour des dizaines de questions de citoyens domiciliés en Suisse ou à l'étranger. Parmi les demandes, il en est certaines un peu 'décalées' prouvant que, dans la vie, il faut s'attendre à tout. Ainsi en va-t-il de cette question :

« Il y a une semaine, j'ai acheté une air guitar d'occasion sur Internet, car je souhaite en jouer durant mon temps libre. Le paquet est arrivé hier, mais il contenait seulement un étui à guitare défectueux et un vieux balai. Pourriez-vous me dire où se trouve ma guitare? »

Réponse de la Douane suisse : « Le principe est le suivant: votre instrument ne se trouve malheureusement pas à la douane. Le concept de l'air guitar est bien connu : il s'agit d'une guitare électrique imaginaire dont on feint seulement de jouer. Si vous avez effectivement commandé un tel instrument, le fait que vous ayez reçu un étui vide n'a rien de surprenant. Le balai joint à la commande semble néanmoins indiquer que l'on vous a vendu un modèle de luxe. »



Ce roman représente un double hommage. D'abord à une orpheline martiniquaise née en 1927, décédée en 2018. À coup sûr, les épreuves de sa vie montrent qu'il est possible de construire sa trajectoire personnelle en l'absence de liens avec ses propres parents durant l'enfance. Ensuite, à travers elle, aux structures d'accueil tels l'Ouvroir, l'Asile des Vieillards, puis le Centre Emma Ventura, qui l'ont accompagnée, et qui sont des incontournables pages d'histoire de la Martinique de l'époque. Un

contexte de vie dont on ne parle pas et qui gagnerait pourtant à être valorisé, surtout en ces temps de crise sociale. Il est certain que les jeunes qui sont à la recherche de repères, à la découverte du sens de leur vie y trouveraient matière à réflexion, mais les plus âgés aussi. C'est que cette magnifique page d'amour se forge au quotidien, inventant un espace transitionnel entre individualisme et socialisation, isolement et attachement, introspection et action, malheurs et joies.

Arlette Pujar

Docteure en droit public Arlette Pujar est actuellement Directrice d'un Centre de formation. Elle est par ailleurs enseignante-chercheuse à l'Université des Antilles et coache professionnelle. C'est avant tout une passionnée de l'histoire des habitants de son pays, la Martinique, qu'elle a connu à l'âge adulte. La rencontre avec Suzanne, qui était à l'époque la plus ancienne pensionnaire d'un EHPAD, (Établissement d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes) a donné lieu à une exceptionnelle amitié entre elles. A la demande de Suzanne, elle a écrit ce roman. Elle fait alors de Suzanne le symbole des solides liens d'amour qui se créent dans les structures d'accueil entre les orphelines, les pensionnaires d'une part, et leur personnel d'autre part. Suzanne est une leçon de résilience pour tous.

La "Route des Blondes"

Par Serge RINKEL

L'ouverture du marché des "blondes"

Pendant la dernière guerre, les fumeurs connaissent le rationnement. En France plus de treize millions de personnes sont inscrites sur les listes des bureaux de tabac (Femmes non comprises). La ration de la décade suffit très rarement : beaucoup la complètent de mégots récupérés ou mélangent le tabac avec de l'armoise, de l'eucalyptus, du tilleul, des feuilles de menthe, d'ortie, de betteraves etc.

A la libération toute l'Europe découvre les cigarettes que les soldats américains distribuent à la ronde. Symboles de paix et de liberté retrouvée, ces « blondes » sont vite adoptées. Mais le marché n'est pas libre : l'économie d'après-guerre est réservée aux produits de première nécessité, et dans quelques États comme la France, les cigarettes sont en plus, affaires de monopole. Pour s'approvisionner à bon prix, il n'existe qu'une solution : le recours au marché noir.

Tanger, port d'attache de la contrebande

A cette époque, le port franc de Tanger, regorge de toutes sortes de produits importés, introuvables en Europe, offerts à des prix défiant toute concurrence.

La ville jouit effectivement depuis 1923, d'un statut international qui lui octroie un régime économique et fiscal privilégié. Les marchandises de toute nature peuvent transiter par les locaux de la "Société du Port", soit en vue de leur réexportation ultérieure sans acquittement de droits et taxes, soit pour être mises à la consommation après perception d'un droit "Ad Valorem" de 12,5%, taux ridicule, si on le compare au montant exorbitant des taxes perçues sur le tabac en Europe.

On comprend pourquoi dès 1945, plusieurs propriétaires de navires sont attirés par la perspective de bénéfices facilement réalisables. Ils viennent tenter leur chance à Tanger, pour se lancer dans la contrebande de cigarettes, une activité aisément abordable. Il suffit de posséder un navire en bon état, quelques hommes d'équipage et de passer commande de caisses de cigarettes aux commerçants locaux. Ces derniers livrent directement à bord. Quelque soit leurs marques, toutes les cigarettes peuvent se négocier sur le marché noir européen : Camel, Chesterfield, Lucky Strike, Pall Mall, Philip Morris.

Au départ, les contrebandiers les déclarent en transit sur des destinations factices comme Malte, Le Pirée... ce qui est accepté des douaniers tangerois. Ils ne sont pas chargés de vérifier la destination finale des marchandises. C'est un port franc dans lequel leur rôle consiste simplement à s'assurer de la régularité des exportations, pour éviter que les marchandises ne soient reversées sur le marché local sans acquitter de droits. Ainsi quand un navire quitte les passes, avec sa cargaison, le travail du douanier est terminé. Le capitaine commence alors le sien, qui consiste à assurer le transport de son chargement dans les meilleures conditions, pour que l'armateur, ou les acheteurs puissent l'écouler dans des délais raisonnables, sur les circuits clandestins. La livraison effectuée, le navire revient au port, et l'équipage prend quelques jours de repos, bien mérités.

Très vite, la population tout entière va vivre du commerce interlope. Joseph Kessel (Au grand Socco) décrit ainsi le café de la douane à Tanger : "Dans le café

viennent des Espagnols, des Maltais, des Arabes, des juifs, des douaniers, des policiers, des marchands qui sont honnêtes, et d'autres qui ne le sont pas, des matelots, des contrebandiers... A chaque table, à voix basse, on propose, on achète, on vend, on arrange des affaires étonnantes."

La tactique des fraudeurs

Étudions une expédition un peu plus en détail. Le chargement des caisses de cigarettes américaines a lieu à quai à Tanger ou en rade de Gibraltar à bord de ce qu'on appelle les bateaux-mères. Ce sont des navires, qui ont une capacité de stockage suffisante pour rentabiliser le transport jusqu'à l'Espagne, Marseille, la Côte d'Azur ou la Sicile (1). Ces navires doivent bien sur, avoir suffisamment de réserve de carburant pour tenir la mer, sans escale.

Avant le départ le capitaine reçoit les indications de l'armateur concernant le point à rallier, à moins que celui-ci ne soit indiqué par le convoyeur en cours de route. On place souvent à bord un convoyeur ou subrécargue, responsable de la livraison et du contact avec les acheteurs, à moins que le capitaine n'exerce lui-même cette fonction.

Parvenu à ce point de rendez-vous, toujours situé en haute mer, c'est à dire au-delà des trois milles marins du rayon maritime des douanes (2), le navire attend, parfois plusieurs jours, des instructions complémentaires. Celles-ci sont transmises par des embarcations, principalement des vedettes qui viennent au contact en mer. On peut aussi employer des avions particuliers, ou des avions taxis qui jettent un message à proximité du navire. Au fur et à mesure qu'on s'équipe en appareils de transmission, les messages radio codés vont se généraliser, ce qui est bien plus pratique encore.

Les ordres reçus, le navire doit transborder sa cargaison sur des vedettes ou des barques à moteur, ce qui nécessite plusieurs jours et plusieurs endroits différents. Au moment même du débarquement, les fraudeurs n'hésitent pas à tirer des fusées éclairantes ou à faire des signaux lumineux au moyen de lampes électriques ou de projecteurs. L'équipe de réception à terre, est vigilante, elle a reconnu la plage ou la crique, caché ses véhicules, préparé son matériel, placé des guetteurs, sur les axes de communication, y compris en mer, à proximité de l'endroit du débarquement. Elle s'assure que les signaux lumineux sont parfaitement compris. A la moindre alerte, tout le monde disparaît et le rendez-vous est automatiquement reporté à un autre endroit. Les embarcations chargées du va et vient avec la terre, possèdent une vitesse suffisante et se limitent à 100 ou 150 caisses au maximum par voyage.

Quelques fois, le bateau-mère, va livrer directement à terre, mais on le comprend, c'est alors très dangereux, moins commode qu'avec des vedettes relais.

L'hiver avec ses longues nuits obscures est propice à ce type d'action. De surcroît les commanditaires préfèrent les nuits de week-end ou de jours fériés lorsque deux facteurs se conjuguent : un certain relâchement dans la surveillance et la facilité accrue de recruter des hommes de main (3). Les fraudeurs privilégient aussi les périodes de changement de lune, particulièrement entre le dernier et le premier quartier.

L'été, pendant la période comprise entre le 10 juillet et le 20 septembre, aucune opération de débarquement

n'a lieu : les nuits sont courtes et claires, et les touristes et campeurs affluent le long des plages. Les bateaux de fraude en profitent pour relâcher, entreprendre des réparations ou entrer en carénage.

Revenons aux cartons débarqués : une fois mis à terre, ils sont évacués rapidement par camion ou camionnette sur un dépôt éloigné du bord de mer dont seuls les chauffeurs et leur chef connaissent l'emplacement.

Les équipes de débarquement touchent leurs salaires, lorsque les clients savent les cigarettes en lieu sur. Les marins du bateau mère, sont eux, réglés par mandats expédiés souvent à leurs compagnes à Tanger, alors qu'ils sont encore en mer.

Plus tard, sous la responsabilité de transporteurs désignés par les acheteurs, les "colis" rejoignent d'autres "planques" situées dans les grandes villes ou à proximité.

Quelques organisations peuvent traiter de tous les aspects d'une opération : achat à Tanger, transport en mer, transbordement, livraison à terre, acheminement en lieu sûr et distribution sur le marché noir. Mais cela soulève des difficultés de gestion, et multiplie les risques de fuites. Le cloisonnement des différentes équipes, principe de fonctionnement de la Résistance, est une règle absolue appliquée aux réseaux de contrebande.

Des bénéfices tous azimuts

Pour la France, Le bilan de l'acheminement d'une caisse de blondes, par la voie maritime peut s'établir comme suit :

Achat de la caisse à Tanger : 35 dollars soit :	12 250 F
Transport en hauteur : 6 dollars soit :	2 100 F
Frais de la vedette de débarquement :	1 500 F
Paye de l'équipe de débarquement :	5 000 F
Prix de revient :	20 850 F

Vente de la caisse aux revendeurs (500 paquets)
(A raison de 90 à 100 F le paquet) : 45000 F

Bénéfice : 24150 F/Caisse

Un débarquement de 200 caisses, laisse ainsi aux organisateurs un bénéfice net de l'ordre de **quatre à cinq millions de francs**.

Les revendeurs perçoivent un bénéfice de 40 F/paquet.

Le paquet de blondes coûte au fumeur 140F, au lieu de 180 F au tarif de la régie.

En Italie les bénéfices sont plus importants : trois fois la mise !

Les commerçants tangérois liés au trafic (4), importent en moyenne 3 à 4000 caisses par mois et encaissent en toute légalité 10 à 20 % de frais à chaque livraison.

Les salaires des marins contrebandiers restent très attractifs bien qu'ils ne soient pas réguliers, puisqu'ils dépendent du nombre de caisses remises au destinataire. Le capitaine d'une vedette de livraison, touche en plus d'un salaire de base (au minimum de l'ordre de 75 000 francs par mois en 1954) un à deux dollars par caisse livrée à terre.

Tout le monde gagne bien sa vie dans le trafic des blondes ! Il va sans dire qu'au sortir de la grande guerre et de ses privations, ce type d'industrie attire les aventuriers de tout poil.

Le parc naval contrebandier

Les premiers navires de la "Route des blondes", sont ceux qui ont échappé à la guerre. Leur motorisation

est faible, c'est la raison pour laquelle, ils n'ont pas été réquisitionnés. Ils sont souvent rafistolés avec les moyens du bord. On trouve des voiliers, des bateaux de pêche, en majorité d'anciens thoniers, de vieux yachts à moteur, et d'anciens navires de servitude (Pilotage, sauvetage..) Les cargaisons embarquées sur ce type de navires, restent relativement modestes. Dans les années qui suivent la libération, les fraudeurs vont pouvoir acquérir des navires de guerre déclassés, nettement plus fonctionnels. Débarrassés de leur armement de combat, ces patrouilleurs offrent un espace intéressant, qui permet fréquemment d'installer des réservoirs supplémentaires. Ils présentent de multiples avantages : une meilleure tenue de mer, une plus grande autonomie, une souplesse d'emploi et surtout ils sont plus rapides.

C'est le cas des fairmiles d'origine anglaise ou canadienne, classés en quatre types, A B C ou D. Le plus répandu est le type "B", une vedette en contre plaqué, double bordé croisé, longueur 34 m, 2 moteurs à essence de 650 CV Hall Scott pour une vitesse de 20 nœuds. Le type "C" de 72 tonnes atteint 24/25 nœuds et le "D", le plus rapide plafonne à 31 nœuds avec quatre moteurs Packard de 1250 cv. Bien qu'ils soient très gourmands en carburant, ces bateaux connaissent un vif succès. On peut les acquérir à bon marché : 1 million de francs seulement, alors qu'ils en ont coûté cent fois plus à la construction !

Une autre série particulièrement réussie se révèle très recherchée par les contrebandiers: Les "P.T." (Patrol Torpedo Boat), répliques améliorées d'un modèle anglais, acheté par le chantier naval américain Elco (Electric Boat Company) en 1939. 800 servaient dans l'U.S.Navy pendant la guerre. Leurs performances sont dignes d'éloges puisqu'elles atteignent les quarante, quarante cinq nœuds. Ces vedettes rapides sont utilisées comme navires de transbordement et de livraison. Elles prennent leur cargaison en mer pour la livrer sur des plages. Leur rapidité leur permet d'échapper aux poursuites des douaniers.

Le parc naval des trafiquants de cigarettes comporte aussi des cargos, des caboteurs et d'anciens bâtiments auxiliaires des marines alliées. D'une capacité beaucoup plus importante de transport, ils étalent à la mer, et consomment moins de carburant. Ces qualités en font d'excellents bateaux mères, de véritables dépôts flottants dans les eaux internationales. Certains chargent jusqu'à 50 tonnes de cigarettes.

La faiblesse des services douaniers

Il existe peu de moyens pour combattre cette armada de fraudeurs .

En 1954 par exemple, la direction des douanes de Nice chargée de la surveillance de la frontière Italienne et de celle du littoral (375 km de côtes) dispose en tout et pour tout de 77 agents terrestres et 35 marins qui arment trois vedettes de croisière basées à Monaco, Nice, et aux Salins d'Hyères. Ces vedettes aux caractéristiques modestes, 14 mètres, vitesse de pointe 25 nœuds, manquent de couverture radar. Leur armement, des mitraillettes « Sten », est d'un maniement plutôt dangereux. Quant à la composante terrestre elle s'accommode à peine d'une dizaine de véhicules et d'une douzaine de motos.

Il faut attendre plusieurs années pour que les services Espagnols, Italiens et Français renforcent vraiment leurs moyens en personnel et en matériel. Les Italiens, sont les premiers à constituer un service aéronaval le 1 er Février 1954, avec trois avions C45, mis à disposition du corps de la garde des Finances, par l'aéronautique militaire.

Des équipages hétéroclites

Les équipages contre-bandiers regroupent souvent d'excellents marins qui rivalisent d'audace et d'astuces. Les capitaines comptent un bon nombre d'anciens officiers des marines de guerre, très compétents. Les organisateurs des entreprises de fraude tiennent à s'attacher, même à prix d'or, des hommes auxquels ils vont confier des cargaisons de grande valeur (en moyenne de 20 à 25 millions de francs). Quelques « bootleggers », anciens des flottilles de la prohibition américano-canadienne des années trente, trouvent des emplois de conseillers en recrutement, ou d'armateurs. D'anciens marins de commerce accèdent aussi aux fonctions d'encadrement. Si les navires ont de bons capitaines, les matelots spécialisés, comme les mécaniciens font toutefois défaut. On recrute un peu au hasard, parmi les candidats de toutes nationalités qui se présentent, même sans formation maritime. Les bons salaires, finissent par faire les bons apprentis.

Les aventurières

Pour la première fois dans des aventures jusque là réservées aux hommes, des représentantes du sexe dit faible vont participer directement aux opérations de fraude :

Les plus célèbres d'entre elles sont les cinq jeunes femmes qui arment à elles seules l'ancien chasseur de sous-marins « La Charmante ». Outre le commerce des cigarettes, elles ont la réputation de faire celui de leurs charmes.. Tout un programme !

Plusieurs navires de fraude, sont officiellement propriétés de femmes. Éprises de contrebandiers et de revenus réguliers, elles n'hésitent pas à prêter leurs bateaux ou à servir de prête-noms. Une certaine madame Charbonon loue le « Proserpine », Jane, une jeune anglaise de Cannes rentabilise son voilier l'« Anyder » en le mettant à disposition pour des opérations de débarquements ponctuelles, tandis que sa compatriote, madame Evans, perçoit 10 000 F par mois pour la location de la vedette « Wyp » ex « Carol ».

La guerre a révolutionné les mœurs, certaines dames allant même jusqu'à assumer les délicates fonctions de capitaine : c'est le cas de madame Florence à bord de l'« Arrow Mail », et de miss Houillon à bord du yacht « Procupine ».

Un épisode médiatique

Parmi les équipages de contrebande, quelques jeunes gens manquent d'expérience, et vont ainsi finir par défrayer la chronique : En février 1951, Jean Brouhena, Pierre-Marie Millon, et René Leroy embarquent à bord du « Zelma », un navire de plaisance, battant pavillon britannique. Ils ont rendez-vous avec un bateau mère au large de la côte d'Azur. Le transbordement effectué, ils font route sur la terre, lorsque le mistral se lève. La mer est vite déchaînée. Nos jeunes gens paniquent et abandonnent le navire et sa cargaison. Un destroyer anglais, l'HMS "Fluyes" les recueille. Le Commandant ne parvient pas à remorquer l'épave, qu'il considère dangereuse pour la navigation, Il décide de la couler à coups de canon. Elle éclate en libérant les 300 caisses de blondes, qui partent à la dérive jusqu'au rivage et font ainsi la une des journaux locaux.

Il y aura encore bien d'autres épisodes tout aussi médiatiques..

Histoires vécues

En 1959, l'Anglais Hugh Edwards publie à Londres, ses mémoires de fraudeur en Méditerranée, sous le titre

« Midnight Trader » (Le marchand de minuit). Bien que dans ce livre il masque le nom de ses complices, il va quand même donner suffisamment de détails pour que les agents de la Garde des Finances parviennent à identifier, et à mettre sous les verrous les chefs d'une organisation puissante du trafic des blondes sur la côte italienne. Un fraudeur est condamné à taire son expérience, à moins qu'il ne la raconte à posteriori comme Henri Helle, un contrebandier français, qui publie la sienne en 1974. Il admet avoir possédé seul ou en association, jusqu'à 17 navires, dont le fameux « Oiseau des Îles ». Ce personnage, conteur né, se considère comme l'un des plus ardents défenseurs de la profession de "négociant en haute mer". Il estime que dans les eaux internationales, on peut vendre en toute honnêteté, des cargaisons de marchandises prohibées à tout acheteur, sans porter préjudice aux États destinataires.

Il est le premier qui pense à raccourcir le trajet des bateaux mères, en se faisant livrer les blondes en transit aérien jusqu'à Nice, pour les embarquer dans ce port, afin de les transporter au large des côtes italiennes. Les douanes françaises finiront par obtenir une modification de la réglementation, qui interdira le régime du transit aux marchandises prohibées.

Grisé par le succès de ses affaires, « Monsieur H » c'est ainsi qu'Enri Helle se fait surnommer, va imprudemment effectuer des livraisons directes sur le littoral italien ou Espagnol, au mépris de la plus élémentaire de sécurité qui s'applique au négociant en haute mer : Ne jamais pénétrer dans les eaux territoriales avec son chargement. Il n'est par conséquent pas étonnant que ce genre de livraisons lui vaille bien des déboires avec les services de surveillance.

Échecs en série

Il ne sera pas le seul à essayer des échecs. Les douanes réagissent et développent leurs réseaux de renseignements incluant l'écoute radio. L'un de ses amis français, Jean Heurtaux, perd 1600 caisses de cigarettes, et doit acquitter une forte amende lorsque son Fairmile le « Kinnie » tombe dans les griffes du patrouilleur espagnol « Canovas de Castille ».

Les saisies douanières se multiplient, surtout en Italie, destination privilégiée par les fraudeurs. Elles concernent toutes sortes de navires aux pavillons les plus variés : costaricain (Le « Riff Rock » appréhendé avec 7 tonnes de cigarettes en 1953) panaméen, français (la vedette « Marianne », la goélette « Solitario » de l'écrivain Jean Feuga.), anglais, norvégien (le "Merry Window"), Turc (l'« Athos »).. Les vedettes spécialisées dans le va et vient avec la terre, sont bien sur les plus exposées. Les ravitailleurs sont eux à la merci de la moindre erreur de navigation.

Il n'y a pas que les saisies qui gâchent la vie des contrebandiers, les fortunes de mer sont fréquentes, et les avaries de machine habituelles sur ces vedettes au passé guerrier, qui ont du attendre de long mois leur reclassement civil, sans entretien.

En 1957, la vedette côtière, « Taifun » (Capitaine Edwards) spécialisée dans les opérations de débarquement sur le littoral italien, sombre alors qu'elle est à la remorque d'un bateau mère qui ne s'en aperçoit même pas. L'équipage reste huit jours à la dérive dans un pneumatique, l'un d'entre eux se noie.

En 1971 la vedette panaméenne « Omaca » ex « Joy Lady » est au large de Latina, près de Rome, en attente de livraison lorsqu'un incendie, ravage sa cargaison et entraîne son naufrage.

De la contrebande de cigarettes à celle des armes.

Certains trafiquants, attirés par des gains plus juteux encore, se tournent vers la contrebande d'armes. Ils travaillent avec les services secrets arabes et ceux du bloc soviétique pour livrer des armes à l'Armée de Libération Nationale Algérienne. Jusqu'en 1956, dans la petite rade de la Mar Chica, à proximité de Melilla, ils peuvent débarquer facilement de petites cargaisons d'armes et de munitions, qui seront acheminées sur Nador (Alors en Sahara Espagnol). En 1955, deux vedettes venant d'Egypte, le « Dinah » et l'« Intissar » livrent les premiers chargements d'importance à Ben Bella. Mais la Marine Nationale française reçoit instructions pour mettre en place des missions de surveillance maritime (SURMAR) afin d'empêcher ces livraisons clandestines.

Un ancien SS, Georg Puchert, surnommé « Captain Morris », du nom des cigarettes avec lesquelles il a rapidement fait fortune, possède une flottille battant pavillon costaricain (« Bruja Roja », « Wild Dove », « Typhoon », « Sirocco », « Flor de Lys ») qu'il décide de mettre au service des indépendantistes algériens. Le SDECE (service de documentation et de contre espionnage français) bien informé, envoie le 18 juillet 1957, ses agents pétarder le chalutier « Bruja Roja » dans le port de Tanger. C'est à son bord que Puchert avait quitté Hambourg en 1949. Le 21 juillet c'est au tour du « Typhoon », et le 30 juillet l'« Emma » un petit cargo, saute en mer, alors qu'il fait route de Tanger sur Gibraltar.

Ces explosions font réfléchir les candidats à la contrebande d'armes, qui ne restent qu'un faible pourcentage des trafiquants de cigarettes. Mais Georg Puchert, toujours filé par le SDECE, continue ses livraisons. Ses motivations ont changé : il rêve, dit-on, de devenir un jour chef d'état major de la marine algérienne. Le cargo « Granita » qu'il charge de 40 tonnes d'explosifs, est intercepté près des côtes d'Algérie, l'« Atlas » saute en rade de Hambourg, le « Alkahira » sombre dans le port d'Ostende.

Malgré tous ses reverts, Puchert s'obstine à organiser les livraisons, jusqu'à ce qu'il meurt le 3 mars 1959 à Francfort, dans l'explosion de sa Mercedes, devant son domicile..

La guerre des blondes

Le négoce des blondes américaines est beaucoup moins risqué que la livraison d'armes. Mais il devient dangereux lorsque le milieu exige sa part du gâteau et s'attribue progressivement des secteurs géographiques, sans concurrence possible. La mentalité du milieu est très différente de celle des aventuriers du début. Ainsi Dino Bisio règne sur la Ligurie, Vincento (dit l'américain) et Salvatore Luciana (dit Lucky Luciano) sur Naples, la Cosa Nostra sur la Sicile. En France des bandes travaillent sur Nice (Lazarini-Cambotti), Toulon, Marseille (Dominique Venturi, Jo Renucci, Milani..), Ajaccio (Antoine Paoloni dit Planche) tandis que le port de Villefranche sur mer devient base navale de la contrebande avec le surnom de « Smoke Harbor » (Le port de la fumée).

Ces truands, de plus en plus nombreux, finissent par se disputer le marché en utilisant la manière forte.

Tout commence par des actes de piraterie. En janvier 1949, des gangsters marseillais s'attaquent en mer au « Proserpine » pour le délester de 838 caisses. Huit mois plus tard, en plein port de Marseille, la nuit, des corses déguisés en douaniers, s'emparent d'une cargaison de 400 caisses, à bord du « Kenyan ».

Dans le sud des Baléares, en 1951, la vedette « Esme » aborde le navire hollandais « Combinatie » commandé par le capitaine Van Delft et affrété par un certain Pastorino: l'équipage doit se constituer prisonnier, et les 2700 caisses de cigarettes changent de mains ! Le coup est signé Elliot Friedman appelé Elliot Forrest, un lieutenant de Lucky Luciano. Relâché, l'équipage continue sa route sur la Corse où il décide de porter plainte au Commissariat de Bastia. Suivent des arrestations, puis des règlements de comptes. Un carnage ! Au total une bonne trentaine d'assassinats feront suite à cette affaire.

Les exemples n'en finissent pas : En 1952, Sydney Paley déjà embarqué à bord de l'Esme, renouvelle son braquage à bord du « Padma », en s'emparant du chargement du « Riff-Rock » au large de Marseille, tandis que dans la région d'Antibes 200 caisses sont dérobées lors d'un débarquement en 1954 (5).

En fait, il est difficile de distinguer vrais et faux actes de piraterie. En effet, pour doubler leurs gains, déjà considérables, certaines bandes imaginent de maquiller des transbordements en actes de piraterie. Les affrêteurs peuvent ainsi toucher d'un côté les remboursements de l'assurance à Tanger, et de l'autre le prix normal de la cargaison débarquée dans les criques, à l'abri des regards indiscrets. Paley est incontestablement le spécialiste de cette arnaque, qu'il poussera un peu loin. Avec son navire le « Jess B » il prétend de retour à Tanger, avoir été lui-même victime d'un acte de piraterie lors d'une livraison de cigarettes sur Gène, et sans complexe, il porte plainte auprès des autorités locales, malgré son lourd passé.

Des blondes aux « stups »

Lucky Luciano veut s'emparer de la route des blondes, pour étendre son commerce à celui de la drogue, encore plus lucratif. Mais en 1962 une crise cardiaque, sur l'aéroport de Naples, met fin à sa carrière de grand patron mythique et incontesté de la mafia italo-américaine. A son décès, le trafic de drogue est déjà bien organisé en Méditerranée, avec le début de la contrebande de cannabis en mer, et les laboratoires de fabrication d'héroïne de la région marseillaise. Pour certains la route de la « came » succède à celle des blondes.

Les truands français, comme Marcel Francisci, ancien résident de Tanger, impliqué dans l'affaire du « Combinatie », deviennent à leur tour trafiquants de stupéfiants.

Le 1^{er} mars 1972, la vedette garde-côtes des douanes françaises DF22 « Sirocco » arraisonne le crevettier « Caprice des Temps », propriété de monsieur Boucan, ancien capitaine d'Henri Helle sur la « Route des Blondes ». Il vient alors d'appareiller de Nice avec 438 kilos d'héroïne, soigneusement camouflés dans la cale avant, sous une chape de béton. De la contrebande de cigarettes il est passé à celle de la drogue, la fameuse « French Connection ».

Les Siciliens de la Cosa Nostra, font de même en 1978, eux aussi abandonnent le trafic de blondes, pour la poudre blanche. Les rois de la contrebande du tabac, Nunzio la Mattina, Tommaso Sparado, Pino Savoca approvisionnent alors les différentes « familles » en morphine-base.

Marin des douanes : un métier à risques

Face aux aventuriers et gangsters du commerce des cigarettes américaines, le métier de marin des douanes comporte bien des dangers.

En 1949, en mer ligure un navire turc tente d'éperonner à plusieurs reprises une vedette de

surveillance dont le commandant, habile manœuvrier, parvient à éviter le choc fatal.

Le fraudeur « Brave Hunting » fera de même au large de Naples, avant d'être arraisonné quelques jours plus tard par les gardes des finances.

Le 3 février 1962, deux vedettes de la Guardia di Finanza, en mission sur la Côte occidentale de la Sicile interceptent le navire fraudeur « P 8104 ». Trois agents de l'une d'elles, le « Monte Sperone », sautent à bord du « P 8104 », lors de l'abordage. C'est à l'aide de rafales de mitraillettes qu'ils sauveront leurs vies.

Le « Marisa » un ex dragueur de mines reconverti dans les blondes et les armes entre l'Italie, la Yougoslavie et les Pays du Moyen Orient, refuse de se laisser arraisonner par des vedettes garde-côtes et déclenche une véritable guerre navale au large d'Ancône.

Le même scénario se reproduit au fil des ans, obligeant les douaniers à faire preuve de grande prudence, lors des contrôles en mer. Dans les eaux italiennes, un agent a la main sectionnée d'un coup de hache, alors qu'il escalade l'échelle de pilote qui le mène à bord d'un navire de contrebande.

Le recours aux armes, devient une nécessité pour obliger les navires de fraude à accepter l'examen de leur cargaison. C'est ainsi que le « Dani » est intercepté au large de Brest en 1974 après une poursuite de dix sept heures, ponctuée de tirs au but, par les vedettes garde-côtes DF 3 et DF 36. Plus récemment au début des années 1990 la vedette « Bucefalo », repérée par un avion des douanes françaises, oppose une vive résistance aux douanes maritimes espagnoles, qui tirent à la mitrailleuse. Il y aura 1 mort et un blessé chez les contrebandiers.

La route du crime

Tanger reste le port principal de la contrebande de cigarettes, jusqu'à la disparition de son statut privilégié en avril 1960 suivant l'indépendance du Maroc de 1956. Les contrebandiers s'installent alors à Gibraltar. En 1962 on tente sans succès, de rétablir le statut de port franc de Tanger pour renflouer les caisses de l'état marocain.

Le métier de fraudeur devient à son tour un peu plus difficile comme en témoignent les saisies, plus fréquentes au fur à mesure que les douanes qui réagissent, s'équipent en moyens de surveillance plus performants. Entre 1969 et 1973, les prises italiennes sont fructueuses : 81 navires, 42 bateaux de pêche, 51 barques à moteur et 150 embarcations diverses..

Avec le temps la tactique évolue, et les ports d'attache se multiplient. A partir des années 1970 (6) des bateaux affrétés depuis la Suisse appareillent de Hambourg, d'Anvers, d'Ostende, de Rotterdam, d'Albanie. Ils transportent de très grosses quantités : le caboteur « Agios Ioannis » sera intercepté par le service garde-côtes des douanes françaises au large d'Ouessant en 1974, avec la saisie record du monde de 90 tonnes de cigarettes.

Plus tard, dans les années 1990 des livraisons maritimes directes sont encore organisées directement depuis les ports nord-américains ou en transit via les ports yougoslaves. Au Monténégro, des sociétés multinationales importent et stockent le tabac dans d'immenses dépôts, avant d'organiser la redistribution frauduleuse sur le marché européen.

En octobre 2000, la Commission européenne porte plainte devant la justice des Etats-Unis contre deux fabricants américains, Philip Morris et Reynolds, pour complicité dans l'organisation de la contrebande.

La mafia contrôle à nouveau les circuits. Le trafic de cocaïne est associé aux cigarettes, dans des réseaux

internationaux très sophistiqués et extrêmement dangereux. La Suisse a souvent abritée par le passé les sièges des entreprises de fraude et leurs comptes bancaires.

Tous les pays européens sont concernés, y compris la France, par laquelle transitent des conteneurs, en témoignent pour l'année 2000, quarante cinq tonnes de cigarettes saisies à Marseille/fos et quarante deux tonnes au Havre.

La Grande-Bretagne, est à son tour, victime de la fraude. Une cigarette sur trois fumées dans ce pays, dans les années 1990-2000 provient de la contrebande ainsi que le soulignait avec amertume l'association des fabricants de cigarettes à Londres. Une mauvaise affaire pour cet État de la CEE qui perdait chaque année plus de 4 milliards de livres sterling. Les cargaisons arrivaient de Chine, des pays baltes et des Balkans, toujours principalement par la mer, dans les conteneurs du fret maritime. Ce trafic est encore en usage en 2021.

En Espagne la contrebande a depuis longtemps pignon sur rue. Elle y est très populaire, surtout en Galice, Dans cette région où la contrebande maritime fait vivre beaucoup de personnes, les fraudeurs transbordent et débarquent le tabac, souvent en même temps que la drogue, tout en jouissant de l'appui de la population.

En Italie, dans la région des Pouilles, entre 1990 et les années 2000 c'est bien plus dramatique encore. Les petites vedettes rapides équipées de quatre moteurs de 500 à 600 CV, chargent 500 caisses de cigarettes par voyage dans les ports monténégrins (7). Munies de redoutables éperons anti-arraisonnements, elles traversent l'Adriatique à 60 nœuds. Les équipes de réception à terre, constituée de mafiosi, n'hésitent pas à recourir aux armes contre les agents de la Force Publique: 52 gardes des finances blessés en 1998, 29 en 1999 alors que 1453 vedettes et véhicules sont saisis. En mer c'est l'état de guerre (8).

La route des blondes est devenue celle du crime. En 2021, si les circuits sont plus discrets et plus organisés ils existent partout et les saisies de tabac sont trop fréquentes.

Notes :

- (1) Il existe une contrebande destinée aux côtes françaises de l'Atlantique. En 1953, le « Rosa de Mayo » ex « Vidra » livre ses chargements au large de l'embouchure de la Gironde. En 1955, le chalutier « Grey Ganet » est abandonné dans l'estuaire de la Vilaine. En 1958, le patrouilleur des douanes françaises « DF1 Collin de Sussy » intercepte la vedette "Amore" qui vient transborder 3500 kgs de blondes sur la gabarre « André Suzanne ».
- (2) Le rayon maritime des douanes correspond à l'espace maritime côtier dans lequel les agents des douanes peuvent aborder et visiter les navires, afin de rechercher les marchandises prohibées ou importées sans déclaration. Actuellement il se confond avec les eaux territoriales de 12 milles nautiques.
- (3) Les organisateurs de la contrebande font appel à des personnes qui localement constituent les équipes de débarquement et fournissent indépendamment des véhicules à terre, des petites embarcations à rames et à moteur (souvent des "pointus") qui sont nécessaires pour la phase finale du débarquement et qui sont choisis de préférence dans les milieux de marins pêcheurs de la région. L'équipage de ces embarcations est généralement rémunéré en nature.

- (4) Tels Georges Bouchara et Robert Bencimon originaires d'Algérie.
- (5) Il existe à l'époque, à Nice une bande spécialisée dans ces vols de cigarettes lors des débarquements ; elle tient ses assises dans un bar de la rue Cassini.
- (6) Les « marées blondes » de la baie d'Audierne et de la rade de Douarnenez, en 1969 et 1971, pendant lesquelles des pêcheurs français découvrent des cartouches de cigarettes américaines à la dérive et sur les plages, prouvent que des transbordements ou des délestages ont bien lieu à la pointe de Bretagne, à partir de navires chargés dans les ports d'Europe du Nord, ce que confirment les saisies réalisées au large de Brest dont les plus connues sont celles de l'Anton Seafkow et de l'Evola en novembre 1969, et celles de 1974 : l'« Agios - Ioannis » (Record Mondial de prises avec 90 tonnes de cigarettes, dans les parages d'Ouessant le 28 avril) et du Dani (le 12 juillet, avec 4000 cartons de cigarettes –soit 68 tonnes- et 50 cartons de Whisky)
- (7) Dans le port de Bar, on trouve actuellement en permanence une centaine de vedettes de contrebande.
- (8) En 1989, à Villaneva de Arosa, en Espagne, un douanier est torturé par des contrebandiers, pour tenter de lui faire avouer le nom d'un informateur, ce qui fait dire à la presse au secrétaire général du syndicat des douanes espagnoles, M. Ceferino Trillo : « En mer, les contrebandiers partent à l'abordage de nos vedettes, sur terre ils torturent nos agents, bientôt ils tireront sur nous ».

Bibliographie de l'auteur :

- « **La douane et la mer** » : L'histoire des douanes maritimes et de la contrebande comme une légende (Cahier d'histoire des douanes N° 18 Octobre 1997)
- « **Gabelous et Pataches, les douanes sur les côtes d'Europe** » : Livre sur l'histoire des douanes maritimes en Europe. servant de catalogue à l'exposition du même nom, comportant de nombreuses photos de navires des douanes européen (1999- 100F)

Ouvrages disponibles auprès de L'Association pour l'Histoire de l'Administration des Douanes, à l'École Nationale des douanes de La Rochelle.

- « **Mémoire du service aéronaval des douanes françaises** » série de **15 cartes postales** de patrouilleurs et d'aéronefs des douanes » Cette série très appréciée a été vendue très rapidement.(1500 exemplaires)
- « **1878, la douane supervise le sauvetage le long du littoral pour le compte de la société centrale de sauvetage des naufragés** » Revue Sauvetage janvier-février-mars 2000. Annales disponibles à la SNSM. 9, rue de Chaillot. 75116 Paris
- **Histoire de la Flottille des Douanes et Régies d'Indochine** récit publié par l'AHAD en 2019 et l'AIDF en 2020

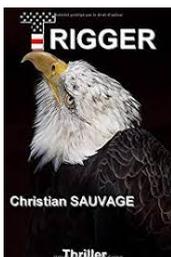
17 autres articles et récits ont été publiés par l'auteur dans la presse française et étrangère, certains pourront être reproduits dans cette revue de l'AIDF

Contact : Serge Rinkel ancien chef du projet SWAIMS, assistance à la sécurité maritime intégrée de la CEDEAO, est aujourd'hui (Mars 2021) Directeur de l'Organisation Mondiale des Frontières BORDERPOL pour l'Afrique et conseiller d'un groupe industriel nigérian spécialisé dans l'équipement de surveillance des frontières et de sécurité maritime à Abuja L'auteur collectionne les photos des moyens maritimes des douanes du monde entier.

sergerinkel@gmail.com - Tél. +234 906 000 63 46



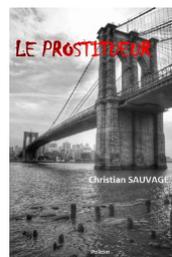
Christian SAUVAGE, auteur de polars, travaille comme cyber-enquêteur au Service National des Enquêtes de la DGCCRF (Direction Générale de la Concurrence, Consommation et de la Répression des Fraudes). Après cinq romans policiers dont les histoires se déroulent principalement à Paris, il vous présente ses deux derniers thrillers, 100% USA : « *Trigger* » paru en 2020 et « *Le Prostitueur* » paru en 2021. Instagram C. Sauvage : @polars_sauvage



ISBN: 978-2-9566259-2-6

TRIGGER :

« Tekoa Trigger, un tristement célèbre tueur en série fait encore parler de lui dans une affaire de meurtre commis au coeur de Central Park par une nuit d'avril. Mais comment cela peut être possible ? Puisque cet homme est enfermé depuis deux ans dans la prison de haute sécurité de Starke, en Floride. Pourquoi la section CAP (Crimes Against Persons) du NYPD va avoir la charge de ce banal meurtre perpétré au coeur de Manhattan ? Les lieutenants Nikola Kostas et Samuel Nash, accompagnés par le FBI de l'antenne de New York seront au centre de cette enquête qui les touchera de près. Ils seront embarqués malgré eux dans un road trip infernal qui les emmènera le long de la côte est des États-Unis, et qui sera tout sauf un voyage d'agrément... »



ISBN: 978-2-9566259-3-3

LE PROSTITUEUR :

« Au cœur de la mégapole new-yorkaise, de jeunes prostituées sont retrouvées assassinées, droguées ou amputées, selon quasiment le même mode opératoire. L'enquête est confiée à la section du *Crimes Against Persons*, le C.A.P., dirigée par le capitaine Cory Westwood, de la police de New York. Alors que, l'arrestation d'un homme considéré trop rapidement comme l'auteur présumé de ces massacres est un revers, le véritable tueur lui, semble avoir toujours une longueur d'avance sur les enquêteurs. Mais, pour quelle raison ? C'est pourquoi, sur ordre de l'*Attorney General* en personne, et en accord avec le directeur du FBI de Washington D.C., le capitaine Westwood et ses hommes n'auront pas d'alternative : ils devront collaborer une fois de plus avec les *G-Men*, et de différents états cette fois... »



Jean DORVAL

(1906-1944)

*Vérificateur au Service de répression de la fraude douanière
(future Direction Nationale du Renseignement et des Enquêtes Douanières)
Paris (1941-42) puis Lyon (1942-44)*

Le nom de Jean Dorval n'évoquera pas grand chose pour nombre de nos jeunes collègues de la DNRED. Certains anciens se souviendront d'une salle "Jean DORVAL" au 4ème étage d'une adresse parisienne glorieuse de la DNRED, le 35 rue du Louvre. Et pourtant... ce nom devrait être connu de tous les douaniers, de la DNRED et d'ailleurs, car il est celui d'un collègue qui a été au bout de ses idées pour défendre son pays et qui fut fusillé par les Allemands à Lyon le 11 janvier 1944. Il avait un peu plus de 37 ans... On verra, à travers le récit de son action dans la Résistance du sud de la France, l'action secrète du SRFD.

Jean Louis DORVAL est né le 21 octobre 1906 à "Kernéatret" au bord du canal allant de Nantes à Brest, à 4 km du centre du bourg de Châteauneuf-du-Faou. Son père et sa mère étaient cultivateurs et il n'a eu qu'un frère, Yves-Marie né le 26 août 1909.

Après quelques années passées à l'école primaire de son village de Châteauneuf-du-Faou, Jean DORVAL a brillamment poursuivi ses études à l'école Saint-Louis de Brest.

Il entre le 21 octobre 1929 dans l'administration des douanes en qualité de contrôleur. Il est affecté dans la Sarre, et dès 1934, il fait part à sa famille de ses craintes devant la montée du nazisme... En 1935, il est muté à Nantes et une promotion le mène à Grosbliederstroff près de Forbach en Moselle.

Une nouvelle affectation le ramène à Paris et du 25 octobre 1937 au 7 mars 1939, il est affecté avec son collègue du SRFD, Raymond BIZOT à Latour-de-Carol (Pyrénées-Orientales) à la frontière espagnole afin de mettre en "pratique" la politique du gouvernement français du front populaire pris entre le désir d'aider les républicains espagnols en vertu d'un accord de décembre 1935 et l'opposition des autres pays, en particulier de la Grande-Bretagne.

Le gouvernement français refuse officiellement d'aider les républicains espagnols. Toutefois, un approvisionnement discret en armes et en pièces détachées aéronautiques est mis en place. Cette aide de la France est organisée selon une doctrine appelée "la non-intervention relâchée" et au cours de laquelle les services douaniers ont eu une action déterminante. Jean DORVAL a été un de ces douaniers en lutte contre le fascisme

"La non-intervention relâchée"

Violant un accord de décembre 1935 entre la France et l'Espagne, le gouvernement français refuse de livrer des armes à la République espagnole... officiellement du moins car une aide furtive se mit discrètement en place.

Nous verrons le rôle joué par nos collègues douaniers et plus particulièrement par Jean DORVAL durant la guerre d'Espagne à travers les récits de deux acteurs de premier plan, **Pierre COT** ("Le Monde" du 21 novembre 1975 et "Le Monde magazine" du 7 juillet 2007) alors ministre de l'air et **Gaston CUSIN**¹ (son discours du 26/05/77 à la DNRED), adjoint au chef du cabinet de Vincent AURIOL, ministre des finances, puis nommé par Léon BLUM (chef du gouvernement) délégué pour les relations inter-ministérielles avec la République espagnole.



Lors de sa mutation à Grosbliederstroff, Jean DORVAL voit de près la montée du nazisme

Gaston CUSIN, douanier militant syndical, promoteur de la grève du zèle, est l'auteur d'un rapport en 1930 qui émet pour la première fois en France l'idée d'un organisme de liaison (entre des services alors répartis en cellules autonomes tout au long des frontières) et de recherche des fraudes douanières, dont l'activité pourrait s'étendre à l'intérieur de tout le territoire à l'image d'un service de renseignements.

Ce service a été créé et s'est appelé Service de la recherche de la fraude douanière (SRFD).

Le 26 mai 1977, lors de l'inauguration de la salle Jean DORVAL, celui que l'on peut donc considérer comme "l'inventeur" de la DNRED raconte :

"C'était en 1936, un mois à peine après l'installation du gouvernement du Front populaire, que l'insurrection militaire menée par le général FRANCO, qui devait renverser la République espagnole vint poser des problèmes... Il faut rappeler qu'après quelques semaines d'action militaire de l'Italie appuyant l'insurrection, toutes les grandes nations, préoccupées d'arrêter l'expansion du conflit, décidèrent une politique de non-intervention. Telle était du moins la position officielle prise par les gouvernements. Mais, bientôt, devant l'aide massive apportée par les Italiens, puis par les Allemands, à l'insurrection militaire franquiste contre le gouvernement légal, le régime de la non-intervention devait apparaître comme une duperie."

"De la fin du mois d'août jusqu'à celle du mois de septembre, poursuit Pierre COT, la frontière (franco-

¹ Gaston CUSIN, ancien douanier, fils, deux fois petits-fils de douaniers, devenu haut fonctionnaire de la République française, prononcera le 26 mai 1977 l'hommage à Jean DORVAL lors de l'inauguration de la salle qui lui fut consacrée au siège de la DNRED du 35, rue du Louvre à Paris. Un prochain article lui sera consacré.

espagnole) demeura hermétique. Mais le 30 septembre, à Genève, la délégation espagnole apporta à la SDN (Société des Nations) des preuves si évidentes des violations répétées par Hitler et Mussolini des accords de non-intervention qu'ils avaient signés les 21 et 25 août que la question se posa de définir l'attitude du gouvernement français...

L'orientation qui fut prise alors fut ce qu'on a appelé la non-intervention relâchée. Elle n'était pas satisfaisante, mais, du moins, permettait-elle à ceux qui voulaient aider l'Espagne de le faire, d'autant plus que l'Union soviétique avait demandé à la France la faculté de décharger ses navires dans les ports de la mer du Nord et de la Manche."

"Rarement situation fut aussi singulière.

J'étais membre d'un gouvernement qui avait signé les accords de non-intervention et mon rôle, durant toute la période où je fus responsable de l'air, allait consister à tourner ces accords ! Je fis de mon mieux pour que le matériel de guerre et tout ce qui pouvait aider la République espagnole, quel que soit le pays d'origine, transitent par la France.

L'opération reposait sur le ministère des finances, où Vincent AURIOL avait la haute main sur les douanes... Deux hommes prirent également une part considérable dans cette organisation.

D'abord, Jean MOULIN, qui était mon chef de cabinet et qui présida plus tard le Conseil national de la Résistance, ensuite, Gaston CUSIN, mon compatriote savoyard, qui était au cabinet de Vincent AURIOL et appartenait au corps des douanes. On ne dira jamais assez les services que cette équipe a rendus à la cause républicaine. Le transit du matériel soviétique déchargé dans les ports français s'effectuait par convois de camions plombés, accompagnés par des douaniers triés sur le volet ; le contrôle à la frontière était aussi fait par des douaniers surs.

La même procédure "souple" s'appliquait aux exportations de France, théoriquement destinées au Mexique et à la Lituanie et qui allaient, en fait, en Espagne... Notre organisation fonctionnera jusqu'à la fin de la guerre civile."

"C'est sans doute, en raison d'une bonne connaissance de notre législation... nous dit Gaston CUSIN, que je devais être choisi pour coordonner l'action des divers ministères intéressés par les opérations de transit de matériel de guerre à destination de l'Espagne. Je me trouvais alors en bonne compagnie et parfaitement en règle avec mes convictions nationales... Je devais tout de suite entrer en relation avec Jean Moulin, au Ministère de l'air, sans imaginer que, plus tard... A Bordeaux et à Perpignan, je téléphonais chaque nuit aux chefs de cabinets des préfets pour régler les incidents imprévus..."

"Dans les ports de l'Atlantique et de la Méditerranée, aux frontières du Nord et dans les entrepôts de l'intérieur, des agents discrets, parfaitement maîtres de leurs connaissances, devaient sans incidents, interpréter une réglementation aux multiples ressources... Ce fut

d'abord, au départ des ports de Méditerranée, l'envoi vers des destinataires fictifs, de matériels exportés sous caution vers le Mexique ou le Moyen-Orient. Mais pour traverser la frontière d'Espagne, fermée à l'Ouest dès le recul des Basques républicains, on dut chercher un point de sortie échappant aux investigations des services de renseignements de l'Axe (Allemagne et Italie) et des journalistes trop curieux.

D'où la sélection, au sein de votre service, du tandem Raymond BIZOT² et Jean DORVAL, affectés à Latour-de-Carol. Grâce à cette organisation, on put faire face aux tâches les plus inattendues. Au départ de Bordeaux, Georges PE se tenait en étroite liaison avec les services de la SNCF. De Honfleur, du Havre, de Dunkerque et aussi de l'entrepôt de Pantin des envois, sous contrôle de SWERY³, étaient, dans les mêmes conditions acheminés en transit par fer ou par route. Plusieurs centaines de cargaisons parvinrent ainsi à leurs destinataires, apportant du matériel de guerre, malgré la prohibition. Nous exportions, en outre, temporairement des matériels militaires en cours d'essai, tels que notre canon antichar 47. Au moment de la retraite, il fallut reprendre en compte la large masse de ce matériel ramené par les Républicains et ne pas laisser derrière eux les preuves de cette intervention militaire. C'est ainsi que nos camarades durent remplir des missions dangereuses. Pierre BERTHELOT, chef de cabinet du ministre des transports, m'a prié, après avoir craint les pires incidents

diplomatiques, de féliciter les "acrobates douaniers"...

On ne peut comprendre le rôle de Jean DORVAL sans recréer l'atmosphère qui régnait autour d'une action plus dangereuse chaque jour. Et pourtant cette mission, il était extraordinairement qualifié pour la remplir dans les meilleures conditions. Dans la sélection sévère de nos agents, il avait répondu positivement à toutes les épreuves.

Trois qualités le caractérisaient. D'abord une discrétion absolue excluant toute confiance sauf aux responsables, peu nombreux, qu'il était appelé à rencontrer. Cela lui était facile, car, c'est avec humour, souriant, qu'il éludait toute question indiscrete. Il tenait son sang froid de ses origines bretonnes, il restait maître de toutes ses réactions devant le danger et la douleur. Enfin, son idéal désintéressé et son courage tranquille en faisaient un modèle de lucidité."

Gaston CUSIN, afin de montrer la véritable personnalité de Jean DORVAL, relate dans son discours du 26 mai 1977, un exploit accompli par notre collègue dans cette période d'aide à l'Espagne : "Un exemple me revient en mémoire. Afin de créer un incident international, l'aviation allemande chercha un jour à intercepter, sur le territoire français, un train chargé d'explosifs pour l'Espagne, stationnant dans la gare de Latour-de-Carol. Aux premières bombes de l'Axe tombant en terre française - c'était en 1938 -, devant la panique qui se déclenchait, aussitôt Jean DORVAL bondit sur la locomotive et, avec le seul concours d'un cheminot volontaire, fit aussitôt démarrer le train, qui,



Les douaniers de Latour-de-Carol :
Jean Dorval est à l'extrême droite

² Raymond BIZOT : on le retrouve en tant qu'inspecteur central dans les annuaires douaniers à Paris SRFD, 48, boulevard des Batignolles en 1950 et comme receveur à Lavera en 1957.

³ SWERY : entre 1950 et 1962, il est en poste à la division des aéroports-nord au Bourget comme inspecteur central.

bientôt, roulait sur le territoire espagnol. C'est encore volontairement qu'il s'engagea à ramener des prototypes militaires français, essayés par les Espagnols et abandonnés lors de leur retraite."



Derniers instants de détente : pot entre collègues à Latour-de-Carol (Jean Dorval est le 5^{ème} à partir de la droite)

Les années de guerre

"L'offensive allemande de mai 40 devait bientôt balayer tous ces services sans qu'à aucun moment la solide équipe constituée, n'abandonât la lutte. Après l'Armistice, la préoccupation naturelle, au contact des militaires patriotes, fut de camoufler ceux des services de renseignements qui pouvaient entreprendre une action clandestine ou se réfugier en zone sud. Dans le même moment, notre ami anglais, au service du blocus, Hugh DALTON devenant ministre dans le cabinet de guerre de Winston CHURCHILL. C'est à ce civil que l'on doit l'idée de créer, dans tous les

territoires de l'Europe occupée, à côté de l'I.S., chargé de renseigner nos alliés, le Service des Opérations Spéciales (S.O.E. - Special operation executive) pour entreprendre des sabotages et pour préparer l'insurrection, à l'appui du débarquement.

Pour cette action, tout notre service fut aussitôt, sans réserve, sur la brèche. A la frontière d'Espagne tout d'abord, où les filières s'organisaient en liaison avec le service actif. A Canfranc, c'était LE LAY et à Pau, son complice, BORGES⁴. A Hendaye, on retrouvait PE. Sur la frontière suisse aussi, les contacts pris par BIZOT lorsqu'il était contrôleur de zone dans le pays de Gex, se révélaient précieux pour assurer les liaisons avec les services anglais...

Dès la déclaration de guerre, Jean DORVAL est rappelé sous les drapeaux et il est affecté, avec le grade de sergent-chef au 19^{ème} régiment d'infanterie de Landerneau (Finistère).

En août 1940, il rejoint son poste au SRFD à Paris où il avait été nommé "vérificateur hors classe"⁵. Mais, en raison même des qualités qu'il avait montrées avant guerre, il ne devait pas tarder à entrer dans la clandestinité pour continuer la lutte.

C'est sans hésitation, nous dit Georges DEGOIS⁶ - dans son discours du 11 janvier 1948 lors de la commémoration, à Châteauneuf-du-Faou, du martyr de Jean DORVAL - et tout naturellement que son patriotisme ardent a poussé DORVAL vers les organisations de résistance, dès le début de l'occupation allemande... Aussi, avec son camarade BIZOT, présent lors de cette cérémonie, il appartient au mouvement de résistance "Libération".

Georges DEGOIS révèle que "l'activité de ces deux

bons amis avait, pour des motifs ignorés, été découverte et, en juillet 1942, la Gestapo recherchait BIZOT qui était heureusement en mission. Il me fut possible de le faire rejoindre par son chef monsieur ILLY que je suis heureux de voir à mes côtés, qui n'hésita pas à l'héberger chez lui.

Je me souviens que le lendemain, la Gestapo qui croyait nous surprendre, vint à mon bureau pour m'intimer l'ordre, avec sa manière bien connue, de lui donner les fichiers du personnel. Lorsque je demandai, de façon ingénue, qui elle recherchait, les deux sbires me dirent brutalement qu'ils n'avaient pas besoin de mes services. Je pus me rendre compte qu'il s'agissait de BIZOT et, si nos appréhensions étaient confirmées, les précautions prises le mettraient, tout au moins lui personnellement, à l'abri des recherches de l'ennemi.

L'administration, sur ma proposition, affecta BIZOT en zone libre, au SRFD de Lyon.

Mais, BIZOT étant recherché, DORVAL devait l'être également et il était indispensable, pour sa sauvegarde et pour lui permettre aussi de continuer son action, de le nommer également à Lyon en juillet 1942.

Tous deux partirent avec des précautions particulières et ils ne purent franchir la ligne de démarcation que dans la région de Bazas⁷.

A Lyon, où j'eus la satisfaction de les voir en septembre 1942, ils eurent vite fait de contacter d'autres organismes de résistance et c'est au service "Action" que DORVAL et BIZOT exercèrent désormais leur activité.

Cette activité n'était pas exempte de difficulté, elle les exposait au surplus aux périls les plus graves. Ils ne l'ignoraient pas et leur mérite fut de continuer à assurer au risque de leur vie les missions qui leur étaient confiées.

Jean DORVAL, au mois d'août 1942 fut chargé d'assurer la liaison entre le chef du réseau "Action" et Thonon-les-Bains d'où partaient les courriers pour Londres. En même temps, il fut mis en relation avec MARTINET, chef du parachutage et du sabotage de la région de Bourg-Lyon. Il a assuré la liaison entre les opérations de parachutage et de sabotage des régions de Lyon, Bourg, Grenoble et Toulouse."

Dans son livre "Résistant à Lyon, 2 824 engagements", Bruno PERMEZEL écrit en parlant de Roger MORANDAT⁸ :

"L'appartement de Roger MORANDAT, qui est situé 93, rue Masséna à Lyon, sert de point de rencontre aux dirigeants du mouvement "Libération".

Responsable du réseau "PIMENTO" pour la région de Lyon, il y est arrêté le 15 mars 1943. Jean DORVAL réussit à se rendre dans l'appartement pour y détruire les documents compromettants avant l'arrivée de la Gestapo."

DORVAL et BIZOT, après quelques précautions élémentaires, continuèrent leur activité qui s'avérait pourtant de plus en plus dangereuse.

Gaston CUSIN explique que "BIZOT et DORVAL, particulièrement recherchés en raison de leurs activités durant la guerre d'Espagne, furent mutés en zone sud par la direction générale des douanes, préoccupée de les voir échapper aux poursuites de la Gestapo. Naturellement leur service, à Lyon, entra en contact avec nos postes frontières. A Bellegarde, avec COMART, avec JAQUET, avec DIDIER ; à

4 Le Lay et Borges, toujours en poste en douane d'après les annuaires douaniers entre 1950 et 1957. 5 Ancien grade correspondant aujourd'hui à celui d'inspecteur.

6 Georges DEGOIS a été directeur général des douanes de 1947 à 1958.

7 Bazas : agglomération à 70 km environ au sud-est de Bordeaux.

8 Roger Morandat : résistant du mouvement "Libération Sud", déporté à Dachau, Auschwitz et Mathausen où il est libéré en mai 1945.

9 Voir note d'une page en fin d'article.

Annemasse, avec LUC ; à Saint Gingolph, avec GIRAUD et BELLEVILLE ; à Thonon, avec le receveur FOURRE et avec LAVILLA. Ainsi s'étoffait le réseau, qui entraînait en relation avec les filières anglaises en Suisse. Ils retrouvaient Pierre BERTHOLET (correspondant suisse de l'Intelligence service britannique), organisateur, à la Croix-Rouge, du "Colis suisse", qui rassemblait les dons bénévoles pour assurer des vitamines et des aliments énergétiques aux enfants et aux vieillards.

Bientôt ce trafic portera sur plusieurs milliers de colis dédouanés à Bellegarde, assurant le passage régulier du courrier des réseaux. Une autre filière s'appuyait sur "Résistance-Fer", représentée par Marius FLORET à Annemasse, tant pour le courrier que pour le passage de la frontière par les agents et les réfugiés..."

"Mais notre service devait bientôt intervenir plus directement. C'est lorsque le plus important réseau du Service des opérations spéciales (S.O.E.), "Pimento"¹⁰ animé par Tony BROOKS (nom de guerre : Alphonse) fut organisé entre la frontière suisse, la frontière espagnole et la frontière italienne, pour le contrôle des trafics ferroviaires, ainsi que pour le sabotage et pour l'armement des groupes de résistance. A l'origine, le sabotage portait sur les boîtes de graissage des wagons dans lesquelles on versait de la graisse mélangée à de la poudre d'émeri, afin de provoquer l'échauffement et l'incendie au bout de quelques dizaines de kilomètres de route. Beaucoup de transports furent ainsi retardés. On peut même dire, aujourd'hui, que le transit d'Allemagne et d'Italie, à travers la Suisse, donnait lieu aussi, systématiquement, à la "vaccination" des boîtes de graissage, car nos amis suisses, en dépit d'une neutralité courageuse, avaient dû consentir à ces trafics, au moment où le front de Libye causait des soucis à Rommel. Plus tard, nos interventions sur le matériel, wagons ou camions, se firent en recourant aux grenades magnétiques et au plastic..."

Anthony BROOKS, haut fonctionnaire au Foreign Office britannique en 1977, s'est d'ailleurs excusé de ne pouvoir venir à l'inauguration de la salle "Jean DORVAL".

Dans ses souvenirs¹⁰, Tony BROOKS raconte : "Après avoir quitté mon QG de Chambéry, le 16/08/1943 au matin, où j'avais donné des instructions à mon commandant en second, Georges (André MOCH fils de Jules, ancien ministre) avec toutes les précisions pour maintenir PIMENTO opérationnel pendant mon absence. Après l'arrestation de "Plouc" (Jean DORVAL)¹¹ et la fuite en Suisse de Lucien (Raymond BIZOT), mon premier commandant en second, je reçus des instructions de Londres via Genève, pour retourner au Royaume-Uni pour un peu de repos après 14 mois sur le terrain."

"J'aurais pu aussi demander, poursuit Gaston Cusin, à une autre personnalité d'apporter son souvenir à Jean DORVAL : il s'agit de l'ancien président de l'Assemblée nationale, mon ami Achille PERETTI, maire de Neuilly et membre du Conseil constitutionnel. Fonctionnaire de la ST, PERETTI, alias Ajax, assurait une dangereuse mission... il s'agissait d'interdire l'accès des espions allemands en Afrique du Nord, à travers la zone sud. L'élimination pure et simple de ces agents était la règle, et plusieurs dizaines d'entre eux furent neutralisés définitivement. Adjoint de PERETTI, Simon

COTTONI... était entré en contact avec nos amis du SRFD, pour organiser une utile coopération.

Tel était le réseau complexe des relations du SRFD, fondé sur le principe du cloisonnement mais, que la longue activité de nos agents avait, en définitive, fait connaître dans un large cercle."

Le 8 août 1943, Jean DORVAL est arrêté à son domicile Lyonnais.

Raymond CHARRE, le fils de la voisine de Jean, témoigne, lors d'une visite en 1992 à Châteauneuf-du-Faou sur la tombe de notre collègue :

"Quand on a 19 ans, qu'on vous braque une arme sur le ventre, on s'en souvient, presque 50 ans après ! Ce jour là, Klaus Barbie, suivi de ses hommes, procédait à l'arrestation de Jean DORVAL, en ma présence, dans l'immeuble, au 39 de la rue Raulin, Lyon 7^{ème}, où ma mère et moi habitions. Il fut emmené, à proximité, au siège de la Gestapo, avenue Berthelot, qui deviendra par la suite, en octobre 1992, le musée de la résistance." Jean DORVAL, qui effectuait des déplacements constants, partageait à Lyon, une chambre avec un camarade de la résistance, qu'il rencontrait à peine et dont il ignorait, en fait, l'activité précise. La règle du cloisonnement faisait que chacun demeurait très discret sur les missions qu'il remplissait. Au retour d'une mission, la Gestapo l'attendait à son domicile. Les Allemands avaient arrêté, dans un contrôle de routine, son camarade, spécialiste du sabotage. Ce dernier avait emprunté une valise à DORVAL, qui portait le nom et l'adresse de celui-ci, mais ne contenait que des vêtements ; aussi était-il sans inquiétude.

Mais, les Allemands, en ouvrant cette valise, sentirent l'odeur caractéristique du plastic.

La perquisition, faite à son domicile, ne permit pas de découvrir d'explosifs, mais l'odeur pénétrante et caractéristique du "808" était restée dans l'armoire et dans les valises vides de Jean.

Devant cette preuve accablante, DORVAL ne put nier. Mais ce que l'on voulait savoir, c'était comment il s'était procuré les explosifs et quels étaient les autres membres du réseau.

Dorval fut donc interrogé, martyrisé au cours des interrogatoires. Il résista

héroïquement. Non seulement il ne révéla rien qui put faire suspecter ses camarades, mais encore, il fit en sorte de mettre hors de cause ceux qui pouvaient être soupçonnés et dont les noms lui étaient donnés.

Ce calvaire, au bout duquel il fut traduit devant le tribunal militaire de Lyon, dura plus de cinq mois.

Gaston CUSIN témoigne : "Il faut juger Jean DORVAL, comme j'ai pu le faire personnellement, au récit que nous fait FOURRE, receveur à Thonon, FOURRE souffrait d'une grave maladie osseuse qu'il avait soignée durant un congé de longue durée, lorsqu'il fut arrêté avec des centaines de patriotes, soupçonnés simplement d'opposition systématique à l'occupant.

Interné à Compiègne, il allait être transféré en Allemagne, et il ne serait sûrement pas revenu du camp de concentration, dont il n'aurait pas supporté le régime. Un jour, à Compiègne, il fut très surpris de se voir remis à la Gestapo et il crut, un moment, qu'il allait être libéré ; mais, au contraire, après un simulacre de fusillade,

10 Revue "Libre résistance" du 3ème trimestre 2005

11 Selon une autre source le nom de code de Jean DORVAL était "Plouc poulet".

probablement à Dijon lors de son transfert, il fut incarcéré au fort Montluc à Lyon. C'est là qu'à sa grande surprise il devait retrouver DORVAL. Il se retrouva par un matin de janvier, très tôt, en présence de son collègue dans la cour du fort. Sans paraître le reconnaître, il manœuvra dans le groupe de prisonniers qui devaient être transférés au tribunal militaire, pour se rapprocher de lui.

Les prisonniers allaient être enchaînés deux par deux, et c'est ainsi qu'il fut lié à notre ami durant le transport, assez bref, dans la voiture cellulaire. Je tiens de FOURRE le récit de leur conversation. Jean DORVAL s'accusa d'abord d'avoir compromis FOURRE au cours de son interrogatoire :

"Tu étais celui de nos camarades que je connaissais le moins et je savais que tu avais été déporté, te croyant hors d'atteinte des services de la Gestapo en France ; je t'avoue que, si j'avais dû subir d'autres épreuves, j'aurais certainement dénoncé d'autres amis.

Il est temps encore de te disculper. En effet, j'ai affirmé aux allemands que, correspondant, à la frontière de nos informateurs suisses, au sujet de la fraude douanière, tu recueillais sous pli les avis de fraude que je venais chercher pour les soumettre à mon service à Lyon ; tu ignorais complètement le contenu de ces plis ; et j'ai abusé de ta confiance, car, ces plis contenaient le courrier de la Résistance.

Mais, tu l'ignorais complètement."

"Sans que FOURRE ait pu répondre, ils furent introduits devant le tribunal. Le colonel allemand, qui présidait, jugea inutile d'interroger plus longtemps DORVAL. "Il a avoué et je demande qu'il soit condamné à mort ; mais nous avons aujourd'hui, un de ses complices. Monsieur FOURRE, voulez vous nous dire dans quelle mesure vous avez participé à ce réseau d'informations ?" C'est alors que FOURRE présenta la thèse que lui avait suggérée Jean DORVAL et qui correspondait aux déclarations de ce dernier devant la Gestapo. Devant cette confirmation, le colonel allemand persuadé qu'ils n'avaient pu se concerter, décida de libérer FOURRE.

C'est pour lui procurer des papiers d'identité que je me suis rendu à Lyon, avant de l'orienter vers Limoges où son beau-frère devait lui assurer asile. C'est ainsi que j'ai recueilli son témoignage qui fait revivre Jean DORVAL."

La dernière lettre

Jean DORVAL, patriote convaincu a subi lucidement son martyr, sans implorer ses bourreaux et sans prétendre, à aucun moment, à la reconnaissance de la Nation.

Comme chaque condamné à mort, il fut autorisé à écrire une dernière lettre. Il choisit de l'envoyer au secrétaire de la mairie de sa commune d'origine, Châteauneuf-du-Faou, afin de ménager ses parents.

Voici cette lettre :

" Mon cher Laurent,

Je viens te demander de me rendre un grand service, ce sera le dernier. J'ai été condamné à mort par le tribunal militaire allemand le 31 dernier et je vais être fusillé tout à l'heure à 16h30. Il faudrait annoncer la nouvelle avec tous les ménagements possibles, je compte sur toi

12 Yves a été fait prisonnier puis interné au camp de Drancy et déporté en Allemagne.

13 La Doua : ancien camp militaire (aujourd'hui campus universitaire) sur la commune de Villeurbanne bordé par le Parc de la Tête d'Or et le Rhône.

pour cela et je te remercie.

Je viens d'entendre la messe et de communier et j'affronterai la mort avec calme la tête haute et fière. Je leur demande pardon de ne pouvoir être là pour subvenir à leurs besoins dans leur vieillesse, qu'ils reportent toute leur affection sur Yves à qui je demande de les entourer à l'avenir dans tous leurs besoins et de toutes ses forces.

Qu'ils continuent à s'aimer de toutes leurs forces et le temps effacera petit à petit toutes les douleurs.

Je demande pardon à tous mes parents et amis à qui je pense également dans mes derniers moments. Pour mes affaires personnelles que mes parents demandent à Le Leap de venir à Lyon pour tout régulariser, les amis d'ici l'y aideront.

Mes chers bons parents ne croyez pas que je sois un criminel ou un bandit mais les lois de la guerre sont terribles. Je souhaite la fin rapide de cette tuerie et qu'Yves vous revienne en bonne santé. Ne vous quittez plus, vivez les uns auprès des autres et aimez-vous bien. Que papa se contente désormais de finir ses jours dans la tranquillité, il a bien gagné ce repos.

Mon cher Laurent tu les embrasseras bien fort pour moi, ainsi que tous les nôtres et merci pour ce service que je me permets de te demander.

Mes adieux à tous de tout cœur.

Jean Je ne puis écrire à Yves, prévien-le également avec ménagements il ne mérite pas un tel chagrin dans sa situation¹²"

Jean DORVAL a été fusillé par les Allemands le 11 janvier 1944 à 16h30.

Son corps fut retrouvé par les équipes de la Croix Rouge de Frère Benoît, le 20 septembre 1945, parmi 91 fusillés dont 78 Français et 13 Luxembourgeois. Raymond CHARRE, fils de sa voisine à Lyon (voir plus haut) nous précise que le corps de Jean DORVAL, retrouvé dans le charnier de "la Doua"¹³, a été reconnu par sa maman grâce à la paire de chaussettes qu'elle avait tricotées à Jean.



29-30 septembre 1945 : Les cérémonies du souvenir des martyrs du charnier de la Doua

Les 29 et 30 septembre 1945 une cérémonie eut lieu à Villeurbanne et à Lyon en hommage aux victimes de la Doua. 60 familles françaises choisirent de récupérer les cercueils de leurs disparus. 18 corps reposent dans des tombes dans l'ancien champ de tir, devenu aujourd'hui la nécropole de la Doua.

Jean DORVAL quant à lui repose depuis le 6 mars 1946 dans le cimetière municipal de Châteauneuf-du-Faou.

Le 11 janvier 1948, une cérémonie commémorative organisée par la direction générale des Douanes en présence de Georges DEGOIS, directeur général, eut lieu à Châteauneuf-du-Faou.

Jean DORVAL, devenu vérificateur principal, cité à l'Ordre de la Nation, fut décoré de la Légion d'honneur (2/06/46) et de la médaille de la Résistance française avec rosette (25/04/46 et 23/02/59). Il est également inscrit depuis le 31 mars 1948 au registre de sa Majesté le Roi d'Angleterre pour services rendus.

Il figure également au livre d'or du corps des douanes publié en 1949 par l'Imprimerie Nationale en compagnie d'une autre grande figure de la DNRED, René NAVRAULT.

Jean-Marie FLEURY¹⁴

jmfleury@yahoo.fr

14 Enquêteur 3ème division DNRED (1974-1994), Adjoint DRD-ANASU (1994-2000), Chef d'échelon DED Belfort (2000-2006), Chef 3ème division DED Paris (2006-2007).

Livres où il est question de Jean Dorval

- "Vie et mort de Jean MOULIN" par Pierre Péan,
- "La France résistante, Histoires de héros ordinaires" par Alain Vincenot (Ed. Syrtes page 455) paru en 2004,
- "Résistants à Lyon, 2 824 engagements" par Bruno Permeze01 (page 215).

Remerciements pour leur précieuse aide à :

- François Hallouët, ancien adjoint au D.I. de la DNRED,
- Jean-Paul Karagheuzian, contrôleur au service des recherches à la DNRED Paris,
- Georges Le Meur, ancien maire de Châteauneuf-du-Faou,
- Maurice Liermann, ancien chef de l'AAMI à la DNRED,
- Richard Marie, ancien chef d'échelon à Nantes DED,
- Jean-Michel Pillon, ancien chef des recherches à la DNRED Paris,
- et plus particulièrement à **Nicole Steffler**, nièce de Jean Dorval.

(9) Anthony Brooks, né le 4 avril 1922, à Orsett (Essex, Angleterre), fut élevé en Angleterre (Felstel School), en France et en Suisse (Chillon Collège). Tony Brooks était parfaitement bilingue. En 1940 (il avait alors 18 ans), il travaillait chez l'un de ses oncles dans une entreprise de bois, dans le Jura français. Un soldat britannique, replié sur Dunkerque où il n'avait pas réussi à embarquer, vient à passer par là. Tony Brooks le prend en charge et le conduit jusqu'à Marseille, où il lui trouve une filière de passage. Il travaille pour la filière d'évasion PAT (réseau Pat O'Leary) sous Ian Garow, et, en juillet 1941, il l'emprunte lui-même. Après quelques mois passés dans une prison espagnole, il arrive en Écosse dans le courant du mois d'octobre 1941, est repéré par les recruteurs du SOE et, envoyé dans les Special Training Schools, se fait bientôt remarquer par les instructeurs. Au printemps 1942, il est prêt. On lui fait suivre un cours particulier de quelques jours sur le syndicalisme français.

Mission SOE en France

Sa mission fait suite au rapport d'Yvon Morandat suggérant l'utilisation des mouvements syndicaux comme support d'organisation de la résistance. Il doit approcher les cheminots CGT, et voir avec eux ce qui pourrait être entrepris pour former des groupes susceptibles de saboter le trafic ferroviaire entre Marseille, Lyon et Toulouse, pour réceptionner des parachutages, recruter, former et équiper des groupes indépendants. Le 1er juillet 1942, il est parachuté non loin de la propriété de Philippe de Vomécourt. Son parachute ne fonctionne pas normalement et il n'échappe à une mort certaine que grâce à l'arbre dans les branches duquel il tombe ! Il se retrouve chez un fermier, Jean Citerne, qui l'héberge et chez lequel il rencontre le lendemain Philippe de Vomécourt, qui lui donne des indications précieuses sur le secteur et un vélo pour rejoindre la gare la plus proche et se rendre à Toulouse, où un "contact" lui a été désigné par Londres dans un café... Arrivé sur place, il voit, parmi les consommateurs installés, un ami de sa famille, René Berthollet. Il en est encore à se demander comment il va bien pouvoir lui expliquer sa présence quand celui-ci s'approche : c'est lui, (un Suisse) le "contact", et il travaille depuis longtemps avec la section DF (évasion) !

Berthollet installe Brooks : il lui trouve un emploi de couverture chez Michel Comte, garagiste à Montauban, et c'est là qu'il installe son PC pour le sud-ouest.

Fin juillet 1942, Brooks rencontre à nouveau Berthollet dans la région de Lyon. Celui-ci le met en relation avec les deux personnalités importantes qui formeront le point de départ et l'ossature de son organisation :

- **Yvon Morandat** : c'est l'auteur du rapport sur la Résistance en zone sud, qui est à l'origine de la mission PIMENTO.

Les deux frères d'Yvon Morandat, Roger (qui sera arrêté en mars 1943) et Henri, ont organisé des groupes agissant parmi les cheminots des gares de La Part-Dieu et La Guillotière. Avec ceux-ci, il recherchera des terrains pour recevoir des parachutages, et c'est le 26 octobre 1942 que le premier d'une longue série sera reçu sur un terrain à Polliat dans l'Ain ; il ne comportera modestement que trois conteneurs, mais sera suivi, jusqu'à la fin des hostilités dans ce secteur, de 74 autres parachutages, qui quant à eux, comporteront jusqu'à 72 conteneurs.

- **Raymond Bizot** : il dirigeait le service des douanes à Lyon, et offrit ainsi le moyen d'obtenir facilement de vrais faux papiers et d'utiliser les communications avec Londres par les liaisons normales dont disposait ce service avec le consulat général de Grande-Bretagne à Genève.

C'est dans les bureaux de ce service, 5 rue Jarente, que Brooks établit son PC pour la région lyonnaise. Ainsi Brooks et Berthollet mettent sur pied une filière de messagerie vers Londres et en provenance de Londres, par Genève et avec l'aide des cheminots qui assurent le service sur la ligne reliant Lyon à la Suisse. Cette liaison fonctionnera jusqu'à la libération et sera utilisée même lorsque Brooks disposera des services d'un radio, Roger Caza, alias "Emmanuel", à partir de février 1944. Puis Tony Brooks commence à recruter...

Ses contacts en France le mettent en relation avec le mouvement Nap Fer, les Amitiés chrétiennes, les Éclaireurs Israélites, divers groupes syndicaux dont

celui de Roger Morandat, le groupe de chasseurs alpins d'André Moch (le fils de l'ancien ministre Jules Moch), le fondateur de "Libérer et Fédérer" à Toulouse, Gilbert Zaksas.

Le 16 août 1943, Brooks est rappelé à Londres pour y recevoir les consignes pour le jour J. Dans la nuit du 19 au 20, il est rapatrié. Les instructions qu'il reçoit sont de concentrer ses efforts dans la région de Montauban-Toulouse afin d'immobiliser la circulation ferroviaire dans ce secteur de manière à forcer les unités allemandes à utiliser les routes, ce qui les rendait vulnérables aux Forces françaises de l'Intérieur et usait prématurément les chenilles de leurs chars. C'est en 1944, grâce aux nouveaux Halifax IV et à leur plus grande autonomie que les parachutages vont se multiplier dans le sud-ouest et alimenter les maquis qui se sont constitués dans la région. C'est aussi à cette période que, en vue des opérations de débarquement, le lieutenant Roger Caza "Emmanuel", de nationalité canadienne, sera parachuté sur un terrain d'Henri Morandat.

Après un court temps d'acclimatation, il sera dirigé vers le Tarn, où il opérera dans la région de Lavaur au sein de la Résistance locale jusqu'à la libération. A l'approche du débarquement en Normandie, puis de celui de Méditerranée, les groupes PIMENTO entreront en action et participeront aux opérations de libération du pays. Les multiples sabotages de voies ferrées, des supports de téléphone, des usines d'armement, aboutiront à un ralentissement important de l'acheminement des unités ennemies vers les points de débarquement.

Tony Brooks eut de la chance :

- Descendant un jour à Lyon-Perrache, d'un train en provenance de Toulouse, il constate que des contrôles (SS et police française) sont en place à toutes les sorties ; il est avec l'un de ses adjoints qui est fonctionnaire de la police des douanes ; celui-ci lui passe les menottes et tous deux sortent sans encombre par l'un des passages réservés à la police ;

- une autre fois, il est arrêté, en ville, pris dans une rafle ; il remarque que, comme par hasard, tous ceux qui sont retenus sont, comme lui, petits et, comme lui portent moustache ; il figure encore parmi ceux qui, après un premier tri, sont emmenés à la prison Montluc. Il a sur lui plus de 70 000 francs... Il déclare aux Allemands qu'il allait prendre livraison d'un costume commandé à un tailleur après avoir gagné un pari... et le bookmaker ainsi que le tailleur, tous deux membres de son réseau, évidemment interrogés, confirment !

A la fin de la guerre, Brooks fut chargé de faire, en France, un relevé des sabotages industriels réalisés par les réseaux de la filière F ainsi que des résultats des plus importantes opérations montées par la section RF6.

Après la guerre, il servit au Foreign Office, fut un temps à Paris, un temps consul général à Genève, puis il fut affecté à des postes plus discrets ; agent du MI6 à Sofia (1947 à 1952), à Chypre, Paris, Londres et Genève de 1956 à 1977.

Tony Brooks est décédé le 19 avril 2007, à l'âge de 85 ans. C'était hier et pourtant, déjà l'histoire.

La Vedette Garde-Côtes « Jean Dorval » à Nice en 1950

Crédit photo : Aimé Pommier



Au lendemain de la seconde guerre mondiale la douane reconstitue sa flotte navale pour faire face à une contrebande puissante en Méditerranée. C'est l'époque de la « route des Blondes » : la contrebande maritime de cigarettes américaines.

La Douane fait appel aux chantiers navals de l'Esterel à Cannes pour une série de vedettes rapides et légères, destinées à la surveillance côtière. C'est le cas de la vedette « Vérificateur Jean Dorval » photographiée dans le port de Nice en 1950, en souvenir de ce douanier résistant, fusillé par les Allemands à Lyon.

Crédit : Le Musée National des Douanes de Bordeaux (France) - <http://musee-douanes.fr>



La politique d'offre douanière comme vecteur de compétitivité.

Par Pierre RIDEAU, Ancien directeur régional des douanes françaises (2005-2019)

Paris, le 15 mars 2021

J'ai été directeur régional des douanes en Franche-Comté, Auvergne, Pays de la Loire, régions ayant une forte activité industrielle (près des standards allemands) et sièges de magnifiques entreprises, comme Michelin, Sagem Ds, Adisseo, Eramet, Peugeot, Alstom, Général Electric, Stx, Stw, Lactalis, etc., entreprises que j'ai visitées et avec lesquelles nous avons des relations de grande confiance.

J'ai rencontré, en plus de ces « cadors », de nombreux chefs de PME, TPE, des logisticiens, transporteurs, RDE, des entreprises viti-vinicoles, des artisans, donc toutes les catégories d'entrepreneurs que compte notre pays.

Dans ces entreprises, j'ai vu l'excellence technologique et industrielle, le savoir-faire méticuleux, l'énergie, l'innovation. J'ai vu comment se fabriquaient (en partie) des turbines, des pneus, des TGV, des couteaux, des sièges de voiture et des bateaux de croisière, des drones, des aliments, du papier, des tôles en aluminium, etc., comment s'organise le stockage, la répartition.

J'ai rencontré des hommes et des femmes fiers et talentueux, passionnés, énergiques, dans un monde très concurrentiel, où l'horizon est à 6 mois, parfois moins. Ils m'ont expliqué leur stratégie, le fractionnement des process, le sourcing, les intrants, la concurrence, la sous-traitance, leurs contraintes logistiques, l'épaisseur du trait de plume qui sépare la bonne et la mauvaise nouvelle.

Soyons clairs, le segment « douane » est le plus souvent vu comme une source de problème, un centre de coûts, une zone mouvante, complexe, insaisissable, qui percute l'impératif du flux, du délai, de la conquête et de la fidélisation des clients, qu'il faut accorder à l'exigence du donneur d'ordre.

Or, l'administration des douanes a choisi d'être partenaire des entreprises avec une idée simple : la maîtrise des procédures douanières est un élément de compétitivité des entreprises et la maîtrise de son sujet par l'Administration des douanes est un élément de l'attractivité de la France pour les opérateurs.

Cette mutation de la douane a été sans doute lente, mais elle est constante, depuis cinquante ans, depuis les premières procédures domiciliées, les premiers CRD. Elle est clairement revendiquée, sans ambiguïté, même s'il ne faut pas négliger l'acculturation encore nécessaire ici ou là.

Elle est aidée, il est vrai, par deux éléments : le cadre juridique du dédouanement fixé par l'autorité européenne et le cadre technique fourni par la dématérialisation. L'un et l'autre se sont additionnés pour mettre en place la dissociation des flux documentaires, physiques, financiers à l'échelle européenne, favoriser la concentration du

dédouanement, la compatibilité des SI, le traitement de masse et le ciblage comme outils de régulation et de contrôle.

Il faut dire que ce cadre n'est pas subi, la France est très présente au sein des instances européennes, les lobbys et les influences anglo-saxonnes aussi, c'est un lieu où il faut être et défendre ses intérêts. De facto cependant, le fait que l'ensemble des pays de l'UE appliquent les mêmes règles a pour effet que les opérateurs définissent une stratégie à l'échelle européenne et que rien n'oblige une entreprise située en France à dédouaner en France. Notre « public » n'est pas captif et si l'offre de l'Administration des douanes française n'est pas de qualité, les opérateurs iront voir ailleurs et les plateformes et logisticiens en France sont également concernés.

Quelle est cette politique d'offre douanière ?

Telle que je l'ai pratiquée comme mes collègues, elle vise à positionner la douane comme élément de compétitivité et comme une garantie de la loyauté de la compétition entre opérateurs.

Nous avons organisé cette action de soutien par un double mouvement. D'une part, un mouvement de rapprochement des opérateurs pour faire du « sur-mesure procédural », avec la création de cellules conseils aux entreprises dans chaque direction régionale et, dans les bureaux, la spécialisation d'agents dans la gestion des procédures. D'autre part, un mouvement de concentration à l'échelle nationale ou régionale pour développer notre expertise de certains flux ou de certaines compétences et outils. J'ai ainsi eu en gestion l'un des quatre centres d'expertise créés pour traiter, en site unique, les flux de Grands Comptes.

A côté de cette organisation, nous avons, avec acharnement, porté sur le terrain la promotion des instruments de facilitation dont l'emblématique statut OEA, mais aussi l'ensemble des régimes douaniers, le DCN et des outils techniques adaptés aux nouveaux trafics, tel Delta- frêt express ou aux impératifs de sécurisation des flux, tels ICS et ECS.

Nous jouons également sans restriction de principe la carte de la coopération, avec d'autres administrations pour le guichet unique par exemple, ou au sein de l'équipe de France Export. Une politique enfin qui se veut pluri-dimensionnelle en intégrant, par exemple, la question du maillage du territoire et la gestion du risque de saturation sur certaines plate-formes.

Une politique volontariste qui est complétée, dans le domaine du contrôle, par la création de services dédiés à l'analyse de risque au niveau national et régional et des outils de programmation relativement contraignants, politique qui nous a permis d'être très vite en phase avec la loi Essoc, car nous savions que l'ignorance, plus que l'intention frauduleuse, était à l'origine de la plupart des contentieux. Nous devons

aussi nous concentrer sur des fraudes réelles et très sophistiquées.

Si, comme je l'indiquais, cette dynamique s'est appuyée sur un courant ancien, elle n'en a pas moins entraîné des changements profonds pour la douane : une action pensée et organisée à l'échelle nationale, une organisation qui bascule sur le fonctionnement en réseau et bouscule une organisation verticale et hiérarchique, parfois des résistances bien compréhensibles à l'égard d'une culture du contrat, du partage des tâches avec l'automate, de la prééminence de la supervision sur le local, du contrôle sur le flux, etc.

J'ai observé aussi un certain nombre de résistances chez les opérateurs. Beaucoup ont encore une attitude d'attentisme, de crainte ou de frilosité. La place du « responsable douane », sous l'autorité du DAJ ou du DAF le plus souvent, est rarement dans le premier cercle. Mes interlocuteurs me racontaient leurs difficultés à convaincre en interne, la préférence pour la solution sans risque, même si elle est la plus coûteuse, la crainte de l'ingérence

administrative, la méconnaissance des accords commerciaux ou des opportunités offertes par les régimes douaniers, une forme de désintérêt pour la matière douanière jusqu'au jour où la maîtrise de la procédure entraînait une sécurité certaine, voire un gain de compétitivité substantiel.

En définitive, pour nombre d'opérateurs que j'ai rencontrés, il restait à atteindre, après l'excellence technologique, industrielle, commerciale, voire environnementale, l'excellence douanière. On l'a encore observé, à moindre effet, lors de la préparation du Brexit où l'attentisme a été fréquent, malgré tous nos efforts pour informer, anticiper, mettre en place. Or, l'expertise est là, dans les directions des douanes et chez les RDE expérimentés et bien formés. Soyons et restons pro-actifs !

Avec l'aimable autorisation d'Altaprisma

© Altaprisma. Tous droits réservés. Altaprisma :

<https://www.altaprisma.com/documents/p-rideau/>



La DOUANE du Mali saisit 4 tonnes de résine de cannabis.



La douane malienne a frappé un grand coup début mai en mettant la main sur 3 tonnes 745 kg de résine de cannabis. La valeur marchande de la cargaison saisie est estimée à 4,9 milliards de Fcfa. C'est une première au Mali. Le haschich ou résine de cannabis est issu d'une extraction de la résine des fleurs femelles de cannabis et peut être mélangé à des matières à moindre coût pour augmenter sa masse et donc sa rentabilité.

Selon Salifou Traoré, chef de la patrouille des enquêtes douanières à la direction générale des douanes, cette saisie fait « suite à une information reçue très tôt mardi matin faisant état d'un déchargement frauduleux à Djicoroni coura.

C'est dans le magasin d'un opérateur économique connu de nos services que nous avons procédé à cette saisie ». Dans un premier temps, il y a eu un manque de coopération ce qui a poussé les douaniers à saisir la police judiciaire afin de pénétrer dans l'entrepôt. Une fois à l'intérieur du magasin, des parties climatisées ainsi qu'un lot d'objets minutieusement emballés ont attiré l'attention des douaniers maliens.

Le trafiquant, pris de panique, a d'abord prétendu qu'il détient du petit cola, ensuite du tabac pour chicha, précise notre source. Nullement convaincue par ces différentes allégations, l'équipe d'investigation a saisi la cargaison, déballé le contenu pour être fixée. « C'est après un test au laboratoire que nous avons été fixés sur la nature du produit », ajoute Salifou Traoré.

Le haschich était conditionné en plaquettes ou en blocs semblables à des savonnettes. Le produit se compacte assez facilement, ce qui permet aux trafiquants d'en cacher des quantités importantes dans des volumes

restreints. Les plaquettes sont entourées de quatre couches différentes de cellophane et films plastiques pour rendre l'emballage hermétique à l'eau et à l'air. S'y ajoute une dernière couche d'emballage de sac de riz. Selon le chef de la patrouille des Enquêteurs, Salifou Traoré, un tel dispositif peut passer inaperçu même sous le nez des équipes cynophiles et des instruments de détection, car ils sont enduits de produits pour brouiller les pistes.

Pour le directeur du renseignement et des enquêtes douanières, ce qui est inquiétant aujourd'hui c'est la nature de ce produit qui est destiné à une certaine clientèle. En effet, précisera le lieutenant-colonel Ahmadou Sanogo, la résine de cannabis est vendue à 1.318.000 Fcfa/kg. Par ailleurs, le douanier ne manquera pas d'attirer l'attention sur la nocivité de cette drogue. « Contrairement à l'herbe, le haschich est un produit transformé. Les dangers pour la santé restent les mêmes que ceux du cannabis. Il peut accélérer les effets négatifs sur la santé mentale des individus et en résulter la schizophrénie », révèle l'officier supérieur.

Le trafiquant avait pris la fuite, mais il est actuellement aux arrêts et mis à la disposition du procureur de la République. Il risque une peine de prison pouvant aller de 3 mois à 3 ans et une pénalité pouvant aller jusqu'au triple de la valeur saisie. En ce qui concerne les produits, une commission se réunira pour procéder à son incinération, a assuré le directeur du renseignement et des enquêtes douanières. Au nom du Directeur Général des Douanes, le Lt-col Ahmadou Sanogo a félicité l'équipe qui a mené la saisie, avant d'exhorter la population à davantage de collaboration avec ses services en continuant à leur donner les informations nécessaires. Il a rappelé que la protection des populations est une des nombreuses missions dédiées à l'Administration douanière.

Source Douanes du Mali

Entrez dans l'UE ou en sortez après le 3 juin avec une somme d'argent liquide ou certains objets de valeur de plus de 10 000 EUR ?

Soyez au courant des règles actualisées !

Dans le cadre des efforts déployés par l'UE pour lutter contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme, tous les voyageurs qui entrent sur le territoire de l'UE ou en sortent sont déjà tenus de remplir une déclaration d'argent liquide lorsqu'ils transportent au moins 10 000 EUR (ou un montant équivalent en d'autres devises, en obligations, en actions ou en chèques de voyage). Les autorités douanières sont habilitées à contrôler les personnes, leurs bagages et leur moyen de transport. Elles sont également habilitées à retenir l'argent liquide non déclaré.



Qu'est-ce qui change à partir du 3 juin 2021 ?

1) La définition de la notion d'«argent liquide» figurant dans la réglementation sera élargie pour inclure certains autres objets de valeur.

En d'autres termes, à compter de cette date, lorsque vous entrez dans l'UE ou en sortez, vous devez déposer une déclaration d'argent liquide si vous transportez un ou plusieurs des objets ci-après d'une valeur égale ou supérieure à 10 000 EUR (ou l'équivalent en autres devises), qui sont intégrés dans la nouvelle définition de l'argent liquide :

- des billets de banque et des pièces de monnaie (y compris les devises qui ne sont plus en circulation mais qui peuvent encore être échangées dans un établissement financier ou une banque centrale) ;
- des instruments négociables au porteur, tels que des chèques, des chèques de voyage, des billets à ordre et des mandats ;
- des pièces en or contenant au moins 90 % d'or ;
- des lingots, pépites ou autres agglomérats d'or contenant au moins 99,5 % d'or.

2) Les autorités douanières peuvent désormais aussi demander le dépôt d'une déclaration de divulgation d'argent liquide lorsqu'elles détectent qu'un montant d'au moins 10 000 EUR en argent liquide (conformément à la nouvelle définition) est envoyé par la poste, par fret ou par une société de courrier (argent liquide non accompagné). Si elle est demandée, cette déclaration doit être établie dans un délai de 30 jours par le destinataire, l'expéditeur ou par un représentant désigné des deux.

3) Les nouvelles règles autorisent également les autorités douanières à intervenir pour des montants inférieurs à 10 000 EUR lorsque des éléments indiquent que l'argent liquide est lié à une activité criminelle.

Si vous ne déposez pas de déclaration (ou de déclaration de divulgation lorsque celle-ci est demandée pour l'argent liquide non accompagné) pour des sommes d'argent liquide égales ou supérieures à 10 000 EUR, ou si des éléments indiquent l'existence d'un lien avec une activité criminelle, l'argent liquide peut être retenu et vous êtes passible de sanctions. La déclaration d'argent liquide proprement dite permet de consigner des informations détaillées sur la provenance économique et la destination future de l'argent liquide.

Comment remplir une déclaration d'argent liquide lors de l'entrée ou de la sortie de l'UE avec une somme d'argent liquide d'une valeur de 10 000 EUR ou plus ?

Les États membres utilisent un formulaire de déclaration harmonisé, que vous devez remplir dans l'une des langues disponibles pour le pays par lequel vous entrez dans l'UE ou en sortez. Des versions de référence du formulaire établies dans des langues de pays tiers sont également disponibles pour aider les voyageurs à remplir leurs déclarations.

Les renseignements complémentaires, les formulaires utilisés dans chaque État membre et les versions de référence établies dans des langues de pays tiers peuvent tous être consultés ici. Ces formulaires sont également disponibles aux points de passage frontaliers que vous empruntez pour entrer dans l'UE ou en sortir.

Si vous transportez de l'argent liquide pour le compte d'une société, le nom de la société doit être indiqué dans la déclaration. Dans le cas de personnes voyageant en groupe, le plafond de 10 000 EUR s'applique individuellement à chaque voyageur. L'obligation de déclarer l'argent liquide s'applique aussi aux mineurs par l'intermédiaire de leurs parents ou de leurs tuteurs légaux et aux personnes sous tutelle par l'intermédiaire de leur représentant légal.

En cas de doute sur l'obligation d'effectuer ou non une déclaration, veuillez demander conseil aux autorités compétentes au point d'entrée ou de sortie de l'UE.

Quelles sont les sanctions appliquées en cas de non-respect des règles ou de non-déclaration ?

Outre l'éventuelle retenue de l'argent liquide concerné, chaque État membre peut appliquer ses propres sanctions qui sont «efficaces, proportionnées et dissuasives». Cela peut inclure des amendes importantes en cas de non-déclaration.

Certains pays de l'UE appliquent aussi des dispositions nationales régissant le transport d'argent liquide entre les États membres de l'UE, voire à l'intérieur d'un même pays. Bien que ces dispositions ne fassent pas partie de la réglementation de l'UE, la Commission vous recommande vivement de vérifier quelles sont vos obligations avant de voyager.

Qu'en est-il des données fournies dans la déclaration d'argent liquide ?

Les autorités compétentes conserveront les informations fournies dans les déclarations d'argent liquide qui se rapportent à des mouvements d'argent liquide qui entrent dans l'UE ou en sortent pendant une période de cinq ans avant de les effacer.

Les États membres transmettront les données à leurs cellules nationales de renseignement financier (CRF).

Les États membres échangeront également des informations sur les cas de non-déclaration et les cas de déclaration dans lesquels des éléments indiquent l'existence de liens avec des activités criminelles (y compris pour des montants inférieurs à 10 000 EUR). Ils partageront aussi des informations anonymisées sur les risques et les résultats de l'analyse de risque.

Dans certains cas où des éléments indiquent l'existence d'effets négatifs sur le budget de l'UE, certaines informations peuvent être partagées avec la Commission européenne, le Parquet européen et Europol.

- [Fiche d'information sur le contrôle des mouvements d'argent liquide qui entrent dans l'UE ou en sortent](#)
- [Règlement \(UE\) 2018/1672 du 23 octobre 2018 relatif aux contrôles de l'argent liquide entrant dans l'Union ou sortant de l'Union](#)
- [Action de l'UE visant à lutter contre le financement du terrorisme](#)

Source : Site de la Commission européenne

https://ec.europa.eu/taxation_customs/individuals/cash-controls_fr



Covid 19 , la Nouvelle Zélande licencie 9 douaniers qui refusaient d'être vaccinés.

La Nouvelle-Zélande a exigé que tous les travailleurs frontaliers de première ligne soient vaccinés contre le coronavirus avant la fin avril 2021. 9 agents des douanes qui refusaient de se faire vacciner contre la Covid 19 ont été licenciés bien que la Première ministre, Jacinda Ardern, avait déclaré que le gouvernement ne rendrait pas le vaccin obligatoire pour ce type de personnel.

En effet, elle avait expliqué que les douaniers de première ligne ne voulant pas se faire vacciner, seraient transférés dans d'autres fonctions des douanes. Il semblerait que, Jacinda Funnell, directrice générale adjointe des douanes pour les personnes et les capacités, a expliqué qu'aucun autre travail n'a pu être trouvé pour transférer les neuf travailleurs ayant refusé le vaccin. Ces derniers avaient un contrat à durée déterminée à la frontière maritime.



ABES Joher : une douanière algérienne, artiste peintre



Madame Abes Joher fille, de Monsieur Abes Kaci ancien directeur chargé des relations extérieures des Douanes d'Algérie très récemment décédé est ingénieur en électrotechnique et inspecteur principal des douanes algériennes. Elle travaille au CNTSID (Centre National de Transmission et Système d'Information Douanier). En parallèle de ses activités professionnelles, elle étudie les beaux-arts, notamment la peinture. Nul doute que vous serez nombreux à apprécier ses œuvres.



Contact : art.joher@gmail.com

Les Goodies de l'AIDF



L'écusson tissu logo AIDF brodé est vendu **10 €** unité frais expédition compris.



Le badge métal diamètre 38 mm au logo AIDF est vendu **5 €** l'unité frais expédition compris.



Le pin's métal diamètre 20,3 mm au logo AIDF est vendu **10 €** l'unité frais expédition compris.

Le kit :

1 écusson + 1 badge métal + 1 pin's métal pour **25 €** frais expédition compris.

Bon de commande à adresser par mail à aidf@sfr.fr

Préciser :

Nom :
Prénom :
Adresse de livraison :

Nombre d'écussons =
Nombre de badges métal =
Nombre de pin's =

Total de la commande = €
(sous réserve du stock disponible)