

Montreuil, le 18 novembre 2020

Note aux opérateurs

- Objet** : Brexit - La frontière intelligente
- Réf** : NA n°20000161 du 17 novembre 2020 « Brexit - Formalités ICS »
NA n°20000162 du 17 novembre 2020 « Brexit - Modalités de dédouanement à l'importation en Delta G dans le cadre de la frontière intelligente »
NA n° 20000164 du 17 novembre 2020 « Brexit - Modalités de gestion du transit et TIR dans le cadre de la frontière intelligente pour les flux importation et exportation »
NA n°20000165 du 17 novembre 2020 « Brexit- Modalités de dédouanement à l'exportation dans Delta G et ECS dans le cadre de la frontière intelligente »
NA n°20000166 du 17 novembre 2020 « Brexit - Nouvelles instructions sur les DCN dans le cadre de la frontière intelligente »
- P.J.** : Annexe 1 - Architecture informatique de la frontière intelligente
Annexe 2 - Schéma du processus de la frontière intelligente
Annexe 3 - Synopsis d'appairage à l'import et à l'export

Suite à la mise en œuvre par le Royaume-Uni de la procédure de l'article 50 du traité sur l'Union européenne (UE) le 29 mars 2017, puis à l'approbation par les députés britanniques et le Parlement européen de l'accord de retrait, la sortie du Royaume-Uni de l'UE est intervenue le 1^{er} février 2020. S'en est suivie l'instauration d'une période de transition courant jusqu'au 31 décembre 2020 durant laquelle le Royaume-Uni appartient toujours au marché intérieur européen et où aucune formalité douanière n'est requise pour les échanges entre le Royaume-Uni et les États membres de l'UE. Ce n'est qu'à la fin de cette période de transition, au 1^{er} janvier 2021, 00h00 heure française, que les formalités douanières sont rétablies pour les échanges avec l'UE.

La frontière intelligente a été développée par la DGDDI en prévision du rétablissement des formalités douanières entre le Royaume-Uni et la France pour les flux routiers transitant par les ferries ou le tunnel sur la frontière Tran-Manche. Cette frontière intelligente, basée sur l'applicatif informatique spécialement développé, le SI Brexit, est mise en place pour les points d'entrée et de sortie situés dans les Hauts-de-France, en Normandie et en Bretagne pour être déployée au 1^{er} janvier 2021.

La présente note vise à préciser les objectifs et le fonctionnement de la frontière intelligente.

DGDDI
Délégation aux relations internationales
Pôle Affaires européennes – Equipe projet Brexit
11, rue des Deux Communes
93558 MONTREUIL Cedex
Site Internet : www.douane.gouv.fr

Affaire suivie par : Claire Dublois
Courriels : dg-dri@douane.finances.gouv.fr

Réf. : 20000160



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**DOUANES
& DROITS
INDIRECTS**

La présente note est accompagnée des instructions précisées en référence.

1. Contexte et objectifs de la frontière intelligente

1.1. Le rétablissement des formalités à la frontière

A compter du 1^{er} janvier 2021, les opérateurs économiques doivent réaliser en point frontière :

- des formalités douanières (formalités à des fins de sûreté-sécurité et formalités de dédouanement ou de transit) ;
- uniquement pour le flux import, des formalités sanitaires et phytosanitaires (SPS) pour certaines marchandises. Dans le cadre de la frontière intelligente, il convient d'entendre par marchandises SPS toutes les marchandises soumises à contrôle en poste de contrôle frontalier (PCF) au premier point d'entrée de l'Union conformément au règlement (UE) n°2017/625 sur les contrôles officiels. Ces contrôles sont réalisés au premier point d'entrée et permettent la délivrance d'un document sanitaire commun d'entrée (DSCE) nécessaire avant le placement sous tout régime douanier. Il s'agit notamment des animaux vivants, de produits d'origine animale, des aliments pour animaux, des végétaux, des denrées alimentaires et de produits soumises à contrôles renforcés et mesures d'urgence.
 - Les formalités vétérinaires et phytosanitaires sont contrôlées par la Direction générale de l'alimentation et ses services déconcentrés que sont les Services d'inspection vétérinaires et phytosanitaires aux frontières (SIVEP).
 - S'agissant des denrées alimentaires soumises à contrôles renforcés et mesures d'urgence, elles sont contrôlées soit par la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (Le Havre), soit par la douane (Dunkerque et Calais).

1.1. La particularité de la frontière trans-Manche entre le Royaume-Uni et la France

Afin de conserver la fluidité du passage de la frontière, la douane française a développé une nouvelle modalité de gestion de la frontière - la frontière intelligente - dont l'objectif est de n'arrêter sur les infrastructures du tunnel ou des ports que les moyens de transport qui le nécessitent et dont les marchandises qu'ils transportent doivent faire l'objet d'une formalité douanière supplémentaire ou d'un contrôle douanier. La mise en place de cette frontière répond aux trois objectifs suivants :

- permettre aux opérateurs économiques de répondre à leurs obligations légales en matière de formalités douanières et sanitaires/phytosanitaires notamment ;
- maintenir la fluidité et le modèle économique actuel de cette frontière, en évitant des arrêts prolongés sur site, qui pourraient entraîner la saturation des infrastructures ;
- faciliter les échanges d'informations entre tous les acteurs en charge de cette frontière (transporteurs, compagnies de ferry, tunnel, gestionnaires d'infrastructures, douane, SIVEP...).

2. Les principes de la frontière intelligente

La frontière intelligente est déployée au 1^{er} janvier 2021 sur les points d'entrée et de sortie des Hauts-de-France (ports à ferry de Dunkerque et Calais, tunnel sous la Manche à Calais), de la Normandie (ports de Ouistreham, de Dieppe, du Havre et de Cherbourg) et de la Bretagne (ports de Saint-Malo et de Roscoff) pour traiter les flux de marchandises en provenance ou à destination du Royaume-Uni.

La frontière intelligente s'appuie sur **un nouveau système d'informations, le SI Brexit**. Le SI Brexit est une interface informatique qui permet l'échange d'informations entre les transporteurs offrant des liaisons en provenance de/vers le Royaume-Uni (compagnies de ferry et tunnel) et les applications douanières (ICS, Delta G, Delta T et ECS). L'architecture informatique de la frontière intelligente est présentée dans l'annexe 1.

La frontière intelligente est basée sur trois principes fondamentaux :

- l'anticipation des formalités douanières par les opérateurs économiques avant l'embarquement des marchandises devant traverser la frontière Royaume-Uni-France ;

- l'identification du moyen de transport (camion ou remorque non accompagnée - RNA) dès son arrivée à l'infrastructure de départ, via ses plaques d'immatriculation ;
- l'automatisation du traitement des formalités douanières durant la traversée et l'orientation des moyens de transport en sortie d'infrastructure pour le flux import.

Le bon fonctionnement de la frontière intelligente nécessite une implication de tous les acteurs de cette frontière (opérateurs économiques, transporteurs, compagnies de ferry et tunnel, gestionnaires d'infrastructures, douane, SIVEP). Le chauffeur du moyen de transport dispose d'un rôle particulièrement important dans le cadre de la frontière intelligente puisqu'il dispose des informations indispensables à l'orientation de son camion ou de la RNA et est le seul à même de suivre les instructions sur les infrastructures.

3. Le fonctionnement de la frontière intelligente

L'ensemble du processus de la frontière intelligente est présenté en annexe 2.

3.1. Dans le sens Royaume-Uni / France (import)

Le processus se détaille en 5 étapes : l'anticipation des formalités douanières et sanitaires, suivi de l'appairage côté Royaume-Uni, puis la traversée, le débarquement et le traitement des marchandises côté français.

a) L'anticipation des formalités douanières et sanitaires avant l'appairage, côté Royaume-Uni

Les formalités de dédouanement et de transit

L'opérateur économique responsable de la marchandise doit réaliser les formalités douanières nécessaires au passage de la frontière entre le Royaume-Uni et la France, à savoir :

- le dépôt d'une déclaration en douane d'importation de manière anticipée dans Delta G,
- ou le dépôt d'une déclaration de transit commun dans le système de transit britannique,
- ou le dépôt d'une déclaration de transit de l'Union anticipée dans Delta T.

L'opérateur peut recourir à un représentant en douane enregistré pour réaliser ces formalités.

S'il s'agit de marchandises SPS, l'opérateur doit, préalablement aux formalités douanières, pré-notifier dans l'application informatique européenne TRACE-NT¹, dont il doit indiquer la référence de la pré-notification dans la déclaration en douane d'importation ou de transit.

La formalité douanière anticipée générera un code-barres que le déclarant (opérateur ou représentant en douane enregistré) doit transmettre au transporteur en charge du transport de la marchandise afin qu'il soit scanné au moment de l'appairage.

Le déclarant ou le transporteur ont la possibilité de regrouper plusieurs documents douaniers sous un code-barres unique, en utilisant l'enveloppe logistique (<https://www.douane.gouv.fr/enveloppe/>²). L'enveloppe logistique peut être modifiée pour retirer ou ajouter des déclarations jusqu'au moment de l'appairage.

Les formalités à des fins de sûreté-sécurité

En complément des formalités de dédouanement et de transit, l'acteur en charge du moyen de transport (le transporteur routier en cas de camion ; la compagnie de ferry en cas de RNA) doit déposer une déclaration sommaire d'entrée à des fins de sûreté-sécurité - ENS - dans l'Automate de sûreté d'ICS.

¹ Cette base permet notamment aux services vétérinaires, phytosanitaires et sanitaires des Etats membres de délivrer des documents sanitaires communs d'entrée (DSCE).

² Ce lien sera fonctionnel à partir du 1^{er} janvier 2021.



b) L'appairage, côté Royaume-Uni

A l'arrivée sur l'infrastructure de départ, les agents des compagnies de ferry ou du tunnel réalisent l'appairage entre le numéro de la plaque d'immatriculation du camion/RNA et les documents douaniers, en associant, dans leur système d'informations, les plaques d'immatriculation aux informations suivantes transmises par le chauffeur du camion ou l'opérateur en charge de la RNA :

- les réponses aux questions du synopsis d'appairage posées par les agents des compagnies de ferry ou du tunnel. Le synopsis d'appairage est présenté en annexe 3 ;
- le scan du code-barres des déclarations en douane.

Ces appairages sont transmis par les systèmes d'information des compagnies de ferry et du tunnel à SI Brexit.

Dès cette étape, SI Brexit va vérifier auprès d'ICS qu'une ou plusieurs déclaration(s) sommaire(s) d'entrée sont bien disponibles pour chacun des moyens de transport.

c) La traversée

Au moment de l'embarquement des moyens de transport dans le ferry ou la navette, les compagnies de ferry et le tunnel envoient, via leur système d'informations, une notification d'embarquement à SI Brexit, indiquant que tous les camions/RNA préalablement identifiés via la phase d'appairage sont en route pour la France.

Le déclenchement de l'aiguillage

Cette notification d'embarquement déclenche le processus d'aiguillage dans SI Brexit, qui va se dérouler durant la traversée et permettre, à la fin de la traversée, d'orienter les moyens de transport en fonction de leur statut. Il est à noter que le processus d'aiguillage se déroule en deux temps :

- un aiguillage du moyen de transport en fonction du statut des formalités sûreté-sécurité ;
- puis, si cette première phase d'aiguillage est finalisée, un aiguillage du moyen de transport en fonction du statut des déclarations de dédouanement ou de transit. C'est dans le cadre de cet aiguillage que la notification d'embarquement va être envoyée aux applications de dédouanement et transit afin d'automatiser une partie des formalités douanières.

L'aiguillage relatif aux formalités de dédouanement et de transit tient compte :

- des réponses apportées par le chauffeur à l'appairage ;
- du statut des déclarations en douane dans les applications Delta G et Delta T. Concernant le statut des déclarations en douane, le principe est le suivant : pour qu'un moyen de transport soit orienté en file verte, il faut que l'ensemble de ses formalités douanières rattachées aient un statut valide.

Les timers de temporisation

Pour chacun des points d'entrée, a été mis en place un timer qui permet de différer le lancement des actions d'aiguillage dans SI Brexit suite à la réception de la notification d'embarquement. Ce timer est paramétrable par point d'entrée. L'objectif de ces timers, qui seront principalement utilisés pour les ports normands et bretons, est de cantonner la validation des déclarations en douane anticipée aux eaux territoriales françaises, lorsque le ferry est en phase d'approche du port français.

La transmission aux chauffeurs de l'orientation des moyens de transport

Les compagnies de ferry et le tunnel récupèrent au travers du SI Brexit les données d'aiguillage des moyens de transport et les indiquent aux chauffeurs durant la traversée, au travers de divers moyens (SMS envoyé aux chauffeurs, écran dans le bateau ou la navette...).

d) Le débarquement

Au débarquement du ferry ou de la navette, le chauffeur du moyen de transport connaît son aiguillage et doit suivre la signalétique mise en place par les gestionnaires d'infrastructure de manière à se rendre sur le site approprié :

- s'il est orienté en « Vert », il peut quitter l'infrastructure sans arrêt ;
- s'il est orienté en « Orange douane », il doit se rendre sur le parking de la douane ;
- s'il est orienté en « Orange SIVEP », il doit se rendre sur le parking du SIVEP.

e) Le traitement des camions/RNA orientés sur les parkings orange

Les moyens de transports peuvent être orientés au parking douane ou SIVEP pour différents motifs.

Lorsque les camions/RNA sont sur les parkings douane ou SIVEP, l'opérateur - ou son représentant - doit se rendre disponible auprès des autorités douanières ou de la DGAL et se mettre en capacité d'être contacté par le chauffeur pour régler toute problématique douanière ou sanitaire/phytosanitaire.

Une fois l'ensemble des formalités réalisées, le camion/RNA pourra quitter l'infrastructure.

3.2. Dans le sens France / Royaume-Uni (export)

Le processus se détaille en 4 étapes : l'anticipation des formalités douanières avant l'appairage côté Union européenne, suivi de l'appairage et du traitement des camions/RNA et enfin l'embarquement pour le Royaume-Uni.

a) L'anticipation des formalités douanières avant l'appairage, côté Union européenne

L'opérateur économique responsable de la marchandise doit réaliser les formalités douanières nécessaires au passage de la frontière entre l'UE et le Royaume-Uni, à savoir :

- le dépôt d'une déclaration en douane d'exportation dans Delta G ou dans une autre application de dédouanement d'un Etat membre de l'UE,
- ou le dépôt d'une déclaration de transit commun dans le système de transit d'un EM,
- ou le dépôt d'une déclaration de transit de l'Union dans le système de transit d'un EM.

L'opérateur peut recourir à un représentant en douane enregistré pour réaliser ces formalités.

Le déclarant, qu'il soit l'opérateur ou le représentant en douane enregistré, doit transmettre au transporteur le code-barres des documents douaniers relatifs à la marchandise.

Le déclarant ou le transporteur ont la possibilité de regrouper plusieurs documents douaniers sous un code-barres unique, en utilisant l'enveloppe logistique (<https://www.douane.gouv.fr/enveloppe/>³). L'enveloppe logistique peut être modifiée pour retirer ou ajouter des déclarations jusqu'au moment de l'appairage.

b) L'appairage, côté français

À l'arrivée sur l'infrastructure de départ, les agents des compagnies de ferry ou du tunnel réalisent l'appairage entre le numéro de plaque d'immatriculation du camion ou de la RNA et les documents douaniers, en associant dans leur système d'informations les plaques d'immatriculation aux informations suivantes transmises par le chauffeur du camion ou l'opérateur en charge de la RNA :

³ Ce lien sera fonctionnel à partir du 1^{er} janvier 2021.

- les réponses aux questions du synopsis d'appairage posées par les agents des compagnies de ferry ou du tunnel. Le synopsis d'appairage est présenté en annexe 3 ;
- le scan du code-barres relatif aux documents douaniers.

Ces appairages sont transmis par les compagnies de ferry et le tunnel à SI Brexit.

c) Le traitement des camions/RNA dont le statut indique une formalité douanière incomplète ou un contrôle douanier à réaliser

Dans le cas où les formalités douanières d'exportation ou de sortie seraient incomplètes, les moyens de transport seront arrêtés par la douane après l'appairage.

Dans ce cas, l'opérateur - ou son représentant - doit se rendre disponible auprès des autorités douanières pour régler toute problématique douanière.

d) L'embarquement pour le Royaume-Uni

Au moment de l'embarquement des moyens de transport dans le ferry ou la navette, la compagnie de ferry ou le tunnel envoient via leur système d'informations une notification d'embarquement à SI Brexit, indiquant que tous les camions/RNA préalablement identifiés via la phase d'appairage sont en route pour le Royaume-Uni.

Cette notification d'embarquement est envoyée par SI Brexit à ECS, l'application douanière de sortie des marchandises, afin d'automatiser l'annonce de sortie des marchandises et finaliser la procédure d'exportation.

4. Dispositions finales

Toute difficulté d'application devra être portée à l'attention des Pôles d'action économiques (PAE).

Mes services se tiennent à votre disposition pour toute information complémentaire.

Le directeur du projet Brexit

Signé

Jean-Michel THILLIER