

76

**TAXE SUR LES PETITS COLIS :  
UNE MESURE NATIONALE DÉJÀ CONTOURNÉE**

**DÉTROIT D'ORMUZ : UN PASSAGE ÉTROIT,  
UN LEVIER MONDIAL**

**LILLE RETENUE POUR ACCUEILLIR LE SIÈGE DE L'EUCA :  
CE QUE ÇA CHANGE POUR LA DOUANE EUROPÉENNE**

**VOTRE VEILLE DOUANIÈRE**

## TAXE SUR LES PETITS COLIS : UNE MESURE NATIONALE DÉJÀ CONTOURNÉE, RÉVÉLATRICE DES LIMITES DU SYSTÈME

**Le 1er mars 2026, la France a franchi un cap en instaurant une taxe de 2 € par article sur les petits colis importés depuis des pays hors Union européenne. Objectif affiché : freiner l'explosion des flux issus des plateformes de e-commerce internationales et rétablir un certain équilibre concurrentiel. Mais à peine entrée en vigueur, la mesure a montré ses limites. Sur le terrain, les flux ne se sont pas arrêtés. Ils se sont déplacés !**

Les grandes plateformes, parfaitement rodées aux arbitrages logistiques, ont rapidement adapté leurs schémas. Plutôt que de faire entrer les marchandises directement en France, elles privilégient désormais des points d'entrée alternatifs en Europe, notamment en Belgique ou aux Pays-Bas. Une fois les colis dédouanés dans ces pays, ils circulent ensuite librement jusqu'au marché français.

**Résultat : une chute brutale des arrivées aériennes en France, mais aucun ralentissement réel des volumes consommés.**

Ce phénomène n'a rien d'anecdotique. Il met en lumière une réalité bien connue des professionnels du commerce international : lorsqu'une contrainte est uniquement nationale, elle devient contournable par nature. La logistique s'ajuste toujours plus vite que la réglementation. Ce qui se joue ici dépasse donc largement la seule question des petits colis.



C'est un cas d'école sur les limites d'une régulation fragmentée dans un marché unique. En l'absence d'harmonisation européenne immédiate, chaque mesure isolée crée des effets de bord : distorsions de flux, pertes d'activité locale (notamment aéroportuaire), et complexification des chaînes logistiques.

Pour les acteurs douaniers et supply chain, cela implique une vigilance accrue.

D'abord, sur la compréhension des nouveaux schémas d'importation. Le point d'entrée douanier ne correspond plus forcément au pays de consommation. Cela a des conséquences directes sur la gestion de la TVA, des obligations déclaratives et des contrôles.

Ensuite, sur les risques associés. Ces réorganisations rapides peuvent générer des zones grises : erreurs de classification, sous-évaluation, ou encore mauvaise application des régimes fiscaux.

Enfin, cette situation confirme une tendance de fond : la bataille autour des flux e-commerce est désormais une course d'adaptation permanente. Les plateformes optimisent en continu, les États ajustent leurs dispositifs... et les opérateurs doivent suivre.

### **La suite est déjà connue.**

À partir de juillet 2026, un droit forfaitaire européen de 3 € par article doit entrer en vigueur. Puis, une généralisation de la taxation à l'échelle de l'Union est attendue d'ici la fin de l'année. Cette fois, l'approche sera plus difficile à contourner, car elle s'appliquera de manière homogène sur l'ensemble du territoire européen.

Mais là encore, il ne faut pas se tromper : même harmonisée, une règle ne supprime pas les stratégies d'optimisation. Elle les déplace.



## DÉTROIT D'ORMUZ : UN PASSAGE ÉTROIT, UN LEVIER MONDIAL

**Sur une carte, le détroit d'Ormuz ressemble à une simple coupure entre deux terres. Dans la réalité, c'est un point de passage vital pour l'économie mondiale. Chaque jour, une part considérable du pétrole et du gaz consommés dans le monde y transite. Et aujourd'hui, ce couloir maritime est devenu une zone de tension majeure.**

La question "à qui appartient le détroit d'Ormuz ?" appelle une réponse nuancée.

Géographiquement, il est partagé entre l'Iran au nord et Oman au sud. Juridiquement, il n'est pas "possédé" par un seul État. Le droit international encadre son usage et garantit un principe essentiel : le droit de passage en transit. En clair, même en temps de tensions, les navires (commerciaux comme militaires) sont censés pouvoir circuler librement. Sur le papier, la règle est claire... Sur l'eau, c'est une autre histoire.

Depuis plusieurs semaines, le détroit est devenu un terrain de pression stratégique. L'Iran ne cherche pas nécessairement à fermer officiellement le passage. Il joue une partition plus subtile et plus efficace : créer de l'incertitude. Attaques ciblées, menaces, présence militaire... **Il suffit de rendre le passage risqué pour ralentir, détourner ou dissuader les flux.**

Dans le transport maritime, la perception du risque compte autant que le risque lui-même. Un armateur n'a pas besoin de voir ses navires attaqués pour changer de trajectoire. Une seule coque endommagée, et c'est toute une chaîne logistique qui se reconfigure.



**C'est là que le détroit d'Ormuz devient un véritable levier géopolitique.**

Bloquer totalement le passage serait une décision extrême, aux conséquences immédiates et globales. Mais le perturber partiellement suffit déjà à produire des effets. Les prix de l'énergie réagissent instantanément. Les assureurs revoient leurs conditions. Les délais s'allongent. Et toute la supply chain mondiale encaisse le choc... Le minage maritime illustre parfaitement cette logique. Peu coûteuse, difficile à détecter, elle impose des opérations de déminage longues et complexes. Et surtout, elle installe un doute permanent. Naviguer devient une décision calculée, presque une prise de risque.

Face à cela, les puissances occidentales tentent de sécuriser la zone. Mais leurs capacités ne sont pas illimitées. Déminer une zone maritime, escorter des convois, maintenir une présence dissuasive : **tout cela prend du temps, mobilise des ressources et ne garantit jamais un risque zéro.**

Pour les entreprises, le sujet peut sembler lointain. Il ne l'est pas.

Le détroit d'Ormuz est un rappel brutal d'une réalité souvent sous-estimée : certaines routes logistiques sont des points de fragilité extrême. Lorsqu'un goulot d'étranglement se grippe, c'est toute la chaîne qui vacille.

Comprendre ces dépendances, anticiper les scénarios, intégrer le risque géopolitique dans les décisions supply : ce n'est plus un sujet réservé aux États. C'est devenu un enjeu opérationnel.

Parce qu'au fond, le détroit d'Ormuz ne se résume pas à une question de territoire. C'est une question de circulation. Et aujourd'hui, cette circulation est sous tension.

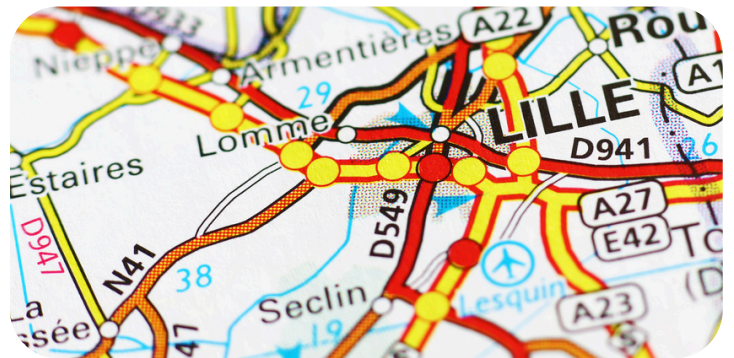


## LILLE RETENUE POUR ACCUEILLIR LE SIÈGE DE L'EUCA : CE QUE ÇA CHANGE POUR LA DOUANE EUROPÉENNE

Le 25 mars 2026, le Conseil de l'UE et le Parlement européen ont désigné Lille pour accueillir le siège de l'Autorité douanière européenne (EUCA). La capitale des Hauts-de-France l'emporte face à huit concurrentes – dont Liège, Rome et La Haye – grâce à un dossier construit sur trois ans, un investissement de 50 millions d'euros et un positionnement logistique au cœur des flux européens. Une décision qui marque une étape concrète dans la transformation de la douane à l'échelle des 27.

La Métropole Européenne de Lille accueillera le siège de la future Autorité douanière de l'Union européenne.

La décision a été prise ce mercredi 25 mars par les représentants des États membres et les députés européens, au terme d'un processus de sélection lancé fin 2025.



Les 9 candidatures en lice couvraient un éventail géographique large : Liège (Belgique), Zagreb (Croatie), Lille (France), Rome (Italie), La Haye (Pays-Bas), Varsovie (Pologne), Porto (Portugal), Bucarest (Roumanie) et Malaga (Espagne). La France l'emporte grâce à un dossier jugé solide sur l'ensemble des critères : enveloppe financière de 50 millions d'euros, projet immobilier opérationnel dès 2026 à Euralille, connexions ferroviaires directes vers Bruxelles, Paris, Londres et l'aéroport Charles-de-Gaulle.



L'EUCA n'est pas une agence de plus. Elle est le cœur de la réforme douanière engagée par la Commission européenne depuis 2023 : centraliser les données d'importation, détecter les fraudes en temps réel, harmoniser les contrôles et coordonner les douanes nationales à l'échelle des 27. Son rôle : moderniser et harmoniser les outils des douanes européennes via un Data Hub commun, encadrer le e-commerce, renforcer la lutte contre la fraude et coordonner la coopération douanière sur l'ensemble du territoire de l'UE.

L'EUCA ne remplacera pas les douanes nationales, elle viendra les appuyer avec des standards communs et une capacité d'analyse mutualisée. Un changement de logique profond : passer d'une gestion fragmentée en 27 systèmes à une approche coordonnée, capable de suivre des chaînes logistiques de plus en plus globalisées.



Située à la au croisement des échanges entre l'UE, les UK et les plus grands ports des pays du nord (Anvers, Rotterdam, Dunkerque) Lille est le hub logistique naturel de l'Europe. À 35 minutes de Bruxelles en train, à moins d'une heure de Paris-CDG et de l'aéroport de Bruxelles-Zaventem, la métropole offre une accessibilité rare pour une institution appelée à travailler quotidiennement avec les institutions européennes et l'OMD.

Le parrainage de la candidature avait été confié à Pascal Lamy, ancien Directeur général de l'OMC et Commissaire européen au commerce. Un signal fort, qui illustre le sérieux politique de la démarche française depuis le début.

Pour les professionnels de la douane et de la supply chain, cette décision n'est pas qu'institutionnelle. Elle signale l'accélération d'une transformation déjà engagée : harmonisation des contrôles, partage de données sur les fraudes, simplification progressive des démarches déclaratives.

L'installation de l'EUCA participera au développement de l'écosystème économique et institutionnel métropolitain, tout en renforçant l'ancrage territorial du projet européen. Pour Lille, c'est une opportunité de s'inscrire durablement dans la gouvernance des flux commerciaux européens. Pour les entreprises, c'est le rappel que la réforme douanière n'est plus un horizon lointain – elle a désormais une adresse.

L'EUCA devrait être opérationnelle à partir de 2028. La suite ne fait que commencer.



Vous souhaitez vous abonner à notre Newsletter ? Contactez-nous !

[contact@customsbridge.fr](mailto:contact@customsbridge.fr)





## GÉNÉRALISATION DE L'ENVELOPPE LOGISTIQUE OBLIGATOIRE (ELO)

À compter du 20 avril 2026, l'Enveloppe Logistique Obligatoire (ELO) sera généralisée pour l'ensemble des flux entre l'UE et le Royaume-Uni via la frontière intelligente. Chaque transport devra désormais être associé à une ELO unique regroupant les données de chargement, les références douanières et les formalités sûreté-sécurité.

Cette évolution vise à fiabiliser l'appairage des données et à fluidifier les passages frontières. En l'absence d'ELO valide, les opérateurs s'exposent à un refus d'embarquement ou à des blocages. Pour accompagner cette transition, la DGDDI met à disposition des supports pédagogiques afin d'anticiper les impacts opérationnels.

**Source : DGDDI – Bureau COMINT 1, communication relative à la généralisation de l'ELO (2026).**

## SUSPENSIONS TARIFAIRES : ÉCHÉANCE POUR LES DEMANDES DE PROLONGATION

Le bureau COMINT 3 de la DGDDI a publié la liste des suspensions tarifaires prolongées automatiquement ainsi que celles susceptibles d'être supprimées au 1er janvier 2027. Les opérateurs utilisant une suspension figurant sur la « liste rouge » (non reconduite automatiquement) peuvent en demander le maintien en transmettant un formulaire de prolongation avant le 6 avril 2026. La demande doit être adressée au bureau de la politique tarifaire et commerciale ([dg-comint3-suspensions@douane.finances.gouv.fr](mailto:dg-comint3-suspensions@douane.finances.gouv.fr)).

Pour les substances chimiques, il est impératif d'indiquer le numéro d'enregistrement REACH et de joindre une fiche technique précisant la pureté et le n°CAS du produit.

## TPC & DELTA IE : MAINTIEN DES PRATIQUES POUR LES ENVOIS DE FAIBLE VALEUR

Le bureau COMINT 1 de la DGDDI a publié, le **13 mars 2026**, une notice précisant les modalités d'accès à DELTA IE suite à l'entrée en vigueur de la Taxe Petits Colis (TPC) au 1er mars 2026. L'objectif est de préserver la stabilité du système face à un report massif des flux habituellement déclarés en DELTA H7 vers des déclarations de type « H1 ».

Le dispositif évolue ainsi pour permettre aux envois de faible valeur déjà traités dans DELTA IE avant la TPC de conserver leur mode opératoire habituel. Cette adaptation vise à éviter toute saturation du système et à sécuriser la continuité des opérations.





## CONTINGENTS TARIFAIRES : INTERRUPTIONS D'ALLOCATION EN 2026

La Commission européenne a publié le calendrier 2026 des jours fériés durant lesquels ses services seront fermés, entraînant une suspension de l'allocation des contingents tarifaires. Pendant ces périodes, aucune imputation ne pourra être effectuée, conformément à l'article 49 du **règlement (UE) 2015/2447**. Les opérateurs sont donc invités à anticiper leurs flux soumis à quotas afin d'éviter tout blocage lors de la liquidation des droits. Une mauvaise anticipation peut en effet retarder les opérations ou impacter les coûts d'importation.

**Source : DGDDI – Avis informatif relatif aux jours de fermeture de la Commission européenne (2026).**

## ORIGINE PRÉFÉRENTIELLE : DÉROGATION ACCORDÉE AU CAP-VERT

Le JOUE du **9 mars 2026** publie le **Règlement d'exécution (UE) 2026/507**, accordant au Cap-Vert (Cabo Verde) une dérogation temporaire aux règles d'origine préférentielle. Cette mesure permet à certains produits de la pêche (positions 0304 et 1604), transformés localement à partir de poissons non originaires, de bénéficier de préférences tarifaires à l'importation dans l'UE. La dérogation est encadrée par des quotas annuels spécifiques et s'applique du 1er janvier 2026 au 31 décembre 2027. Ce dispositif vise à soutenir l'industrie locale tout en sécurisant les flux commerciaux vers l'Union.

## RIZ DÉCORTIQUÉ : FIXATION DES DROITS À L'IMPORTATION

Le JOUE du **6 mars 2026** publie le règlement d'exécution **(UE) 2026/527**, fixant les droits de douane à l'importation pour certains riz décortiqués. À compter du 6 mars 2026, le droit applicable au riz relevant du code NC 1006 20 (hors variétés Basmati visées par le règlement 2023/2835) est fixé à 30 € par tonne. Cette mesure vise à encadrer les flux d'importation sur ce segment spécifique du marché agroalimentaire.

