

BREAK THE CHAIN*

COMMENT LE SECTEUR FRANÇAIS DE LA LOGISTIQUE
ET DU TRANSPORT PEUT LUTTER CONTRE LE
COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES

* Brisez la chaîne

A PROPOS DU WWF

Le WWF est l'une des toutes premières organisations indépendantes de protection de l'environnement dans le monde. Avec un réseau actif dans plus de 100 pays et fort du soutien de près de 6 millions de membres, le WWF œuvre pour mettre un frein à la dégradation de l'environnement naturel de la planète et construire un avenir où les humains vivent en harmonie avec la nature, en conservant la diversité biologique mondiale, en assurant une utilisation soutenable des ressources naturelles renouvelables, et en faisant la promotion de la réduction de la pollution et du gaspillage.

Depuis 1973, le WWF France agit au quotidien afin d'offrir aux générations futures une planète vivante. Avec ses bénévoles et le soutien de ses 220 000 donateurs, le WWF France mène des actions concrètes pour sauvegarder les milieux naturels et leurs espèces, assurer la promotion de modes de vie durables, former les décideurs, accompagner les entreprises dans la réduction de leur empreinte écologique, et éduquer les jeunes publics. Mais pour que le changement soit acceptable, il ne peut passer que par le respect de chacune et de chacun. C'est la raison pour laquelle la philosophie du WWF est fondée sur le dialogue et l'action.

Depuis décembre 2009, la navigatrice Isabelle Autissier est présidente du WWF France et, depuis 2019, Véronique Andrieux en est la directrice générale.

Pour découvrir nos projets sur le terrain, rendez-vous sur : <http://projets.wwf.fr>

Ensemble, nous sommes la solution.

Remerciements

Les auteurs de ce rapport souhaitent remercier l'ensemble des interlocuteurs ayant accepté de nous recevoir pour échanger sur les pratiques du secteur de la logistique et du transport, ceux qui ont représenté leur organisation lors des réunions organisées par le WWF France avec le secteur, ainsi que toutes les personnes qui ont partagé leurs expertises et expériences en lien avec notre sujet : Michelle Owen, Katalin Kesce-Nagy, Monica Zavagli, Sone Nkoke, Vinciane Sacré et Magdalena Norwicz (TRAFFIC), Cori McFarland (WWF Etats-Unis), Robert Campbell (United for Wildlife), Anthony Ratier (Global Compact France), Pierre Cariou, Larissa Belgouzia et Laurent Fedi (Centre d'Excellence *Supply Chain Innovation and Transport de la KEDGE Business School*).

Nous remercions également les personnes ayant réalisé une relecture attentive de ce rapport et qui ont, par leur connaissance du secteur économique, des organes d'application des lois et des caractéristiques du commerce illégal d'espèces sauvages, permis de mettre en lumière certaines problématiques, pistes de travail ou solutions. Enfin, nous adressons nos remerciements aux différentes équipes du WWF France ayant apporté leurs contributions et expertises respectives à cette étude, et en particulier : Marie-Christine Korniloff, Amélie Boissonnet, Juliette Pugliesi, Hugo Bluet et Ciprian Ionescu.

Date de publication

Mars 2020

Auteurs

Lorélie Escot, Aurélie Pontal et Stéphane Ringuet (WWF France)

Conception graphique

Laura François





© DANIEL NELSON

© 1986 Panda Symbol WWF - World Wide Fund for Nature (Formerly World Wildlife Fund) ® "WWF" & "living planet" are WWF Registered Trademarks / "WWF" & "Pour une planète vivante" sont des marques déposées.

WWF France. 35-37 rue Baudin, 93310 Le Pré-Saint-Gervais.

Photographie en couverture : © WWF - Mike Goldwater

EDITO

La biodiversité mondiale décline à une vitesse fulgurante. En 40 ans, nous avons perdu 60% des populations de vertébrés sauvages sur Terre¹. Nous sommes face à une accélération sans précédent des pressions exercées par l'Homme sur les écosystèmes : un million d'espèces d'animaux et de végétaux seraient menacées d'extinction, et pour beaucoup d'entre elles, au cours des prochaines décennies². Pourtant, la stabilité de notre économie et de notre société dépend de la nature et des services qu'elle nous fournit gratuitement.

Véritable fléau pour la vie sauvage, le braconnage et le commerce illégal sapent l'état de droit et menacent des décennies de succès en matière de conservation ainsi que l'avenir de nombreuses espèces. Le trafic d'espèces sauvages est maintenant considéré comme la quatrième activité transnationale organisée la plus lucrative au monde – après le trafic de drogues, des produits de contrefaçon et d'êtres humains.

Pour les espèces protégées, l'engrenage est infernal. Plus elles sont rares, plus elles sont convoitées, accentuant ainsi leur probable disparition. Un éléphant disparaît toutes les 20 minutes et deux rhinocéros sont braconnés chaque jour. Une multitude d'autres espèces comme les tigres, ou encore les tortues marines, les perroquets, ou au contraire moins médiatiques comme les pangolins, les bois précieux ou des poissons par exemple, subissent aussi le même sort. Cette activité illégale impacte les communautés locales et engendre des conséquences économiques, sécuritaires et environnementales, à diverses échelles.

Les Etats et la communauté internationale ont pris la mesure de l'enjeu et sont progressivement rejoints par des entreprises pour ériger des obstacles face à un crime responsable de la disparition de populations entières d'espèces sauvages. Le défi est complexe et nécessite plus que jamais une action concertée des différents maillons de la chaîne de responsabilité, notamment des acteurs de la logistique et du transport qui représentent un puissant levier de changement pour mettre un terme à cette activité criminelle.

Plusieurs organisations publiques et privées l'ont compris et se mobilisent à travers des initiatives comme la déclaration du palais du Buckingham, la déclaration de Buenos Aires ou encore la *Coalition to end wildlife trafficking online*³. Et plusieurs échéances clés s'annoncent en 2020 : le Congrès Mondial de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature en juin à Marseille, l'Assemblée générale des Nations Unies en septembre et la 15^{ème} Conférence des parties à la Convention des Nations Unies sur la Diversité Biologique à l'automne en Chine qui devront fixer un nouvel accord international sur la biodiversité. De nombreux rendez-vous régionaux et internationaux vont rassembler décideurs politiques, acteurs économiques, chercheurs et société civile, afin de collectivement faire converger leur action et nous souhaitons encourager cette mobilisation.

La France joue un rôle clé dans cette dynamique, et les entreprises françaises de la logistique et du transport peuvent tirer la locomotive. Par la connectivité qu'elles permettent entre les territoires, elles sont à la fois victimes et complices involontaires du commerce illégal d'espèces sauvages : elles peuvent être exploitées par des trafiquants pour envoyer leur marchandise illégale d'un continent à un autre ou pour traverser des frontières ; mais elles peuvent aussi identifier leurs risques et mettre en place des mesures pour lutter contre ce fléau. Ce rapport cherche ainsi à mettre en exergue les liens potentiels entre le commerce illégal d'espèces sauvages et l'activité internationale de transport des passagers et des marchandises. Fidèle à son approche pragmatique, le WWF France a souhaité proposer ici plusieurs pistes de réflexion et d'action grâce aux contributions de plusieurs parties prenantes publiques et privées.

Combat historique du WWF depuis sa création, nous sommes convaincus qu'il est encore temps d'agir.

Ensemble, nous sommes la solution !

1. WWF, *Rapport Planète Vivante – 2018: Soyons ambitieux*, Gland, Switzerland, 2018

2. Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES), *The global assessment report on biodiversity and ecosystem services*, 2019

3. La déclaration du palais de Buckingham (2016) porte sur le secteur du transport et compte plus de 120 signataires, celle de Buenos Aires (2018) porte sur le secteur du voyage et du tourisme et compte plus de 110 signataires et la *Coalition to end wildlife trafficking online* rassemble 34 entreprises de e-commerce et médias sociaux engagés à faire obstacle au commerce illégal d'espèces sauvages.

COMBAT HISTORIQUE
DU WWF DEPUIS
SA CRÉATION,
NOUS SOMMES
CONVAINCUS
QU'IL EST ENCORE
TEMPS D'AGIR



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Autissier', written over a horizontal line.

ISABELLE AUTISSIER,
PRÉSIDENTE DU WWF FRANCE

SOMMAIRE

ÉDITO	4
TABLE DES MATIÈRES	6
TABLE DES FIGURES, TABLEAUX ET CARTES	10
Liste des sigles et abréviations	12
DÉFINITIONS	16
RÉSUMÉ EXÉCUTIF	18
EXECUTIVE SUMMARY	20
I. INTRODUCTION	24
A. CONTEXTE DE L'ÉTUDE ET JUSTIFICATION	24
B. OBJECTIFS SERVIS PAR CETTE ÉTUDE	26
1. Objectifs généraux auxquels cette étude pourra contribuer	26
2. Objectifs de ce rapport	26
II. MÉTHODOLOGIE	30
A. EVALUATION DU COMMERCE DES ESPÈCES SAUVAGES IMPLIQUANT LA FRANCE	31
1. Données sur le commerce CITES (Etape 1.1)	31
2. Données EU-TWIX (Etape 1.2)	31
B. COMPRÉHENSION DE L'ORGANISATION GÉNÉRALE ET DU PAYSAGE FRANÇAIS DU SECTEUR DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT	33
1. Echanges du WWF France avec le secteur maritime français sur les enjeux relatifs au commerce illégal d'espèces sauvages (Etape 2.1)	33
2. Echanges du WWF France avec le secteur aérien français sur les enjeux relatifs au commerce illégal d'espèces sauvages (Etape 2.2)	33
3. Participation à un groupe de coopération sur les problématiques liées au commerce illégal d'espèces sauvages à Paris-Charles-de-Gaulle (Etape 2.3)	33
4. Identification du champ pertinent d'intervention dans le cadre de cette étude (Etape 2.4)	33
a. Identification des entreprises	34
i. Critères d'identification	34
ii. Méthodes d'identification	34
b. Identification des plateformes d'échanges	34
i. Critères d'identification	34
ii. Méthodes d'identification	34
c. Identification des organisations professionnelles	35
i. Critères d'identification	35
ii. Méthodes d'identification	35
5. Sélection d'un groupe de parties prenantes ciblées pour l'étude (Etape 2.5)	35
C. ETAT DES LIEUX DES ENGAGEMENTS, DES FREINS, DES BESOINS ET DES AMBITIONS DU SECTEUR	36
1. Envoi d'un questionnaire aux entreprises du secteur (Etape 3.1)	36
2. Organisation d'une réunion de présentation de la démarche du WWF France au secteur (Etape 3.2)	36
3. Réalisation d'entretiens individuels auprès de parties prenantes clés du secteur (Etape 3.3)	37
4. Appel à contribution et présentation des premiers résultats de l'étude (Etape 3.4)	39

D. PRODUCTION ET REVUE DE CE RAPPORT	40
1. Rédaction du rapport (Etape 4.1)	40
2. Relecture partielle du rapport par des interlocuteurs externes experts du secteur (Etape 4.2)	40
3. Relecture externe du rapport final (Etape 4.3)	40
E. LIMITES DE L'ÉTUDE	41
III. LE COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES - ÉLÉMENTS D'INTRODUCTION	44
A. LE COMMERCE LÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES PROTÉGÉES, UNE ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE EN CROISSANCE	44
1. Caractéristiques et ampleur du commerce d'espèces sauvages protégées	44
a. Le commerce d'espèces sauvages protégées à l'échelle internationale	44
b. Le commerce d'espèces sauvages protégées dans l'UE	45
c. Le commerce d'espèces sauvages protégées en France	46
2. Cadre normatif applicable au commerce d'espèces sauvages	48
a. La Convention sur le commerce international d'espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction	48
b. Règlements de l'Union européenne encadrant le commerce d'espèces sauvages	50
c. La régulation du commerce d'espèces sauvages en droit interne	51
<i>i. L'application de la CITES et des règlements européens en France</i>	51
<i>ii. La répression des infractions CITES par le code de l'environnement</i>	52
<i>iii. La répression des infractions CITES par le code des douanes</i>	53
B. LE COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES, UNE ACTIVITÉ PROSPÈRE	54
1. Caractéristiques et ampleur du commerce illégal d'espèces sauvages protégées	54
a. Une activité aux contours de mieux en mieux documentés	54
<i>i. Ampleur à l'échelle internationale</i>	54
<i>ii. Caractéristiques générales du commerce illégal d'espèces sauvages</i>	57
<i>iii. Ampleur à l'échelle nationale : France métropolitaine</i>	62
b. Itinéraires connus	66
<i>i. Panorama global</i>	66
<i>ii. En Europe</i>	66
<i>iii. En France</i>	67
2. Les réponses institutionnelles au commerce illégal d'espèces sauvages	76
a. A l'échelle internationale	76
b. A l'échelle européenne	76
c. A l'échelle nationale	78
IV. LE SECTEUR FRANÇAIS DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT - CARTOGRAPHIE ET INCIDENCES DU COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES	82
A. CARACTÉRISTIQUES ET MODÈLE ORGANISATIONNEL	82
1. Présentation générale du secteur	82
2. Organisation et parties prenantes	86

a. Principales parties prenantes du transport de marchandises	86
b. Principales parties prenantes du transport aérien de voyageurs	87
c. Principales instances de concertation et de représentation du secteur	88
d. Principaux interlocuteurs institutionnels	89
3. Les ports et aéroports, épicentres des activités de transport	91
a. Les aéroports français : maillage et fonctionnement	92
b. Les ports maritimes français : maillage et fonctionnement	93
B. IMPACTS DU COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES SUR LE SECTEUR	96
1. Exemples de normes applicables au secteur pour le transport légal d'espèces sauvages	96
2. Risques associés au commerce illégal d'espèces sauvages	97
3. Un secteur ciblé par des initiatives non-gouvernementales	100
V. PERCEPTION DU COMMERCE ILLÉGAL D'ESPECES SAUVAGES ET DE LEUR RÔLE PAR LES ACTEURS DU SECTEUR DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT	104
A. LE COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES : UN SUJET PEU APPROPRIÉ PAR LE SECTEUR FRANÇAIS DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT	105
B. LA LUTTE CONTRE LE COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES, UNE PROBLÉMATIQUE TRANSVERSALE	106
C. UNE PRÉPONDÉRANCE DES ENJEUX DE SÛRETÉ SUR LES CHAINES DE TRANSPORT	107
D. LES DOUANES, ACTEURS INCONTOURNABLES DE LA LUTTE CONTRE LE COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES	108
E. DES DEGRÉS VARIÉS DE PERCEPTION DE LEUR RÔLE PAR LES PARTIES PRENANTES RENCONTRÉES	109
F. AUTOMATISATION ET DIGITALISATION CROISSANTE SUR LA CHAÎNE LOGISTIQUE : VERS UNE TRANSFORMATION DES PRATIQUES DU SECTEUR ET UNE MASSIFICATION DES FLUX D'INFORMATIONS	110
G. CIBLER LES ACTEURS INFLUENTS OU INCONTOURNABLES SUR LA CHAÎNE DE TRANSPORT	112
H. INTÉGRER LES ENJEUX DU COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES PROTÉGÉES DANS LES PRATIQUES DU SECTEUR : OUTILS VOLONTAIRES VS. OUTILS CONTRAIGNANTS	113
I. VERS DES STANDARDS COMMUNS	116
J. UN ENGAGEMENT DES ACTEURS À VALORISER	117
VI. PISTES D' ACTIONS DU SECTEUR DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT CONTRE LE COMMERCE ILLÉGAL D'ESPECES SAUVAGES	120
A. EXEMPLES DE PRATIQUES EXISTANTES	120
B. LEVIERS À EXPLOITER ET PISTES DE RÉFLEXION	126
1. Consolider les outils existants : intégrer la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages dans les outils internes de l'entreprise	126
2. Exploiter les outils sectoriels existants	132
a. Mécanismes d'application obligatoire	132
b. Outils d'application volontaire	133
c. Exemple d'initiative volontaire du secteur en matière environnementale : la World Ports Climate Initiative (WPCI)	135
3. Perspectives complémentaires	136
C. PROPOSITIONS D' ACTIONS	138
VII. DISCUSSIONS ET CONCLUSION - MOBILISER LE SECTEUR	144
VIII. RECOMMANDATIONS	148
RÉFÉRENCES	150
ANNEXES	154



© GREG ARMFIELD - WWF UK

TABLE DES FIGURES, TABLEAUX ET CARTES

TABLEAUX

TABLEAU 1	Etapes méthodologiques suivies par le WWF France pour la production de ce rapport	30
TABLEAU 2	Parties prenantes rencontrées en entretien individuel dans le cadre de cette étude	38
TABLEAU 3	Chiffre d'affaires réalisé en France et nombre de salariés en France des entreprises rencontrées lors de la réunion de consultation du secteur français de la logistique et du transport et des entretiens individuels (données 2017 ou 2018)	39
TABLEAU 4	Organisations professionnelles rencontrées lors de la réunion de consultation du secteur français de la logistique et du transport et des entretiens individuels	39
TABLEAU 5	Nombre de transactions réalisées par les pays de l'UE en 2017 et valeurs commerciales associées (en euros)	45
TABLEAU 6	Caractéristiques générales des transactions commerciales de la France (2007 à 2017)	47
TABLEAU 7	Motivations à la consommation de spécimens d'espèces sauvages	55
TABLEAU 8	Nombre de saisies de cornes de rhinocéros et d'ivoire d'éléphant par mode de transport entre 2009 et 2013	56
TABLEAU 9	Marchandises transportées en 2017 en France	83
TABLEAU 10	Voyageurs transportés en 2017 en France	85
TABLEAU 11	Direction d'appartenance des interlocuteurs rencontrés par le WWF France dans les entreprises, plateformes d'échanges et organisations professionnelles lors des entretiens bilatéraux	106
TABLEAU 12	Propositions d'actions visant à renforcer les pratiques du secteur français de la logistique et du transport contre le commerce illégal d'espèces sauvages	140
TABLEAU 13 (ANNEXE 2)	Importations commerciales rapportées par la France entre 2007 et 2017 pour différents taxons, par poids et nombre de spécimens, sur la base des quantités rapportées par la France	157
TABLEAU 14 (ANNEXE 2)	(Re)exportations commerciales rapportées par la France entre 2007 et 2017 pour différents taxons, par poids et nombre de spécimens, sur la base des quantités rapportées par la France	157
TABLEAU 15 (ANNEXE 3)	Principales opérations multilatérales menées depuis 2010 pour identifier et démanteler des réseaux criminels prenant part au commerce illégal d'espèces sauvages	158
TABLEAU 16 (ANNEXE 4)	Volumes de marchandises et nombre de passagers traités par les principaux ports et aéroports français en 2017	162

FIGURES

FIGURE 1	Types d'organisations consultées lors de la réunion de consultation du secteur français de la logistique et du transport et des entretiens individuels organisés par le WWF France entre octobre 2018 et mars 2019	39
FIGURE 2	Interlocuteurs rencontrés lors de la réunion de consultation du secteur français de la logistique et du transport et des entretiens individuels pour les entreprises, organisations professionnelles et plateformes d'échanges	39
FIGURE 3	Nombre de transactions portant sur des espèces inscrites aux annexes de la CITES	44
FIGURE 4	La chaîne de valeur du commerce illégal d'espèces sauvages	57
FIGURE 5	Saisies et constatations douanières portant sur des espèces sauvages protégées par la CITES entre 2003 et 2018	63
FIGURE 6	Répartition des saisies d'espèces sauvages rapportées par la France entre 2006 et 2017 selon le lieu où elles ont été réalisées	63
FIGURE 7	Nombre de saisies rapportées par les autorités françaises entre 2006 et 2017 selon leur itinéraire	68
FIGURE 8	Répartition des saisies d'espèces sauvages rapportées par la France et réalisées lors du transit entre 2006 et 2017 selon le lieu où elles ont été réalisées	69
FIGURE 9	Répartition des saisies impliquant la France comme pays d'origine, de transit ou de destination entre 2006 et 2017	70
FIGURE 10	Nombre de saisies impliquant la France par classe d'appartenance des spécimens identifiés	70

FIGURE 11	Cartographie des principaux acteurs privés et publics du secteur de la logistique et du transport	90
FIGURE 12	Système de gouvernance des Grands ports maritimes français	94
FIGURE 13	Fiche « France » du ROUTES Dashboard	101
FIGURE 14	Niveau d'action identifié comme pertinent par les entreprises interrogées par le WWF France	109
FIGURE 15	Bénéfices retirés d'un positionnement contre le commerce illégal d'espèces sauvages selon les entreprises interrogées par le WWF France	117
FIGURE 16	Captures d'écran du Cargo glossary, au 18 avril 2019	121
FIGURE 17	Captures d'écran de la procédure d'exploitation « Espèces sauvages » d'Air France, au 22 novembre 2019	122
FIGURE 18	Affiche de sensibilisation développée par DHL à destination de ses salariés (2017)	123
FIGURE 19	Objectifs identifiés par les directions des prestataires logistiques (2017)	127
FIGURE 20	Objectifs identifiés par les directions des donneurs d'ordres du secteur logistique (2017)	127
FIGURE 21	Matrice de matérialité des enjeux RSE en logistique développée pour le Référentiel RSE en logistique (2018)	127
FIGURE 22	Schéma simplifié de la gestion des risques en entreprise	128
FIGURE 23	Extrait du site internet de CMA CGM sur l'engagement de la compagnie maritime de ne pas transporter d'ailerons de requins	131
FIGURE 24	Vidéo disponible à la visualisation sur les écrans individuels des avions Air France	131
FIGURE 25	Etiquette pour bagage, développée dans le cadre du Partenariat ROUTES	131
FIGURE 26	La traçabilité sur la chaîne d'approvisionnement à travers le code produit électronique (c'est-à-dire RFID ou code barre) et le suivi en temps réel	137
CARTES		
CARTE 1	Nombre total de saisies par pays identifié comme source entre 2004 et 2015	56
CARTE 2	Itinéraires du commerce illégal d'espèces sauvages depuis, vers et à travers l'Europe	66
CARTE 3	Cartographie des itinéraires aériens empruntés ou projetés pour les saisies enregistrées dans la base de données de C4ADS pour la période 2009 - 2017	67
CARTE 4	Itinéraires réalisés ou projetés pour des saisies de spécimens d'espèces sauvages pour lesquelles la France est identifiée comme pays de transit entre 2006 et 2017	71
CARTE 5	Itinéraires réalisés ou projetés pour des saisies de spécimens d'espèces sauvages pour lesquelles la France est identifiée comme pays de destination entre 2006 et 2017	71
CARTE 6	Pays d'origine pour les saisies réalisées entre 2006 et 2017 identifiant la France comme pays de transit	73
CARTE 7	Itinéraires réalisés ou projetés pour des saisies de spécimens d'espèces sauvages ayant la Chine pour destination entre 2006 et 2017	73
CARTE 8	Principaux pays de destination pour des saisies de spécimens d'espèces sauvages dont l'itinéraire comprenait un transit par la France entre 2006 et 2017	73
CARTE 9	Itinéraires réalisés ou projetés pour des saisies de spécimens d'espèces sauvages ayant la France pour destination finale entre 2006 et 2017 et exportés depuis le Maroc, l'Algérie et la Tunisie	75
CARTE 10	Pays d'origine pour les saisies réalisées entre 2006 et 2017 identifiant la France comme destination	75
CARTE 11	Volume du trafic de voyageurs des aéroports français à l'international en 2017	84
CARTE 12	Cartographie du trafic de passagers et du volume de marchandises traités par les aéroports métropolitains transportant plus d'un million de passagers par an et les Grands ports maritimes métropolitains en 2017	91
CARTE 13	Répartition des aéroports d'aviation générale et d'affaires et des aéroports commerciaux sur le territoire français en 2017	92

LISTE DES SIGLES ET ABBREVIATIONS

- 3PL** *Third Party Logistics Provider* (prestataire externe fournissant un troisième degré d'externalisation des services logistiques)
- 4PL** *Fourth Party Logistics Provider* (prestataire externe fournissant un quatrième degré d'externalisation des services logistiques)
- ACC3** *Air Cargo or Mail Carrier operating into the Union from a Third Country Airport* (transporteurs de fret ou de courrier aérien qui effectuent des opérations à destination de l'Union au départ d'un aéroport d'un pays tiers)
- ACFA** *Air Cargo France Association* (Association française du fret aérien)
- ACI** *Airport Council International* (Conseil international des aéroports)
- ADP** Aéroports de Paris
- AEOC** *Authorised Economic Operator – Customs simplifications* (Opération économique agréé – Simplifications douanières)
- AEOS** *Authorised Economic Operator – Security and safety* (Opération économique agréé – Sûreté et sécurité)
- AEOF** *Authorised Economic Operator – Full* (Opération économique agréé – Complet)
- AFILOG** Association de l'immobilier logistique
- AFPI** Association française des ports intérieurs
- AMCF** Agents maritimes et consignataires de France
- ASLOG** Association française de logistique
- AUTF** Association des utilisateurs de transport de fret
- BAR** *Board of Airlines Representatives* (Association des représentants des transporteurs aériens)
- BASCAP** *Business Action to Stop Counterfeiting and Piracy* (Action des entreprises pour mettre un terme à la contrefaçon et au piratage)
- B TO B** *Business to business* (entre acteurs économiques)
- B TO C** *Business to consumer* (de l'entreprise au consommateur)
- C TO C** *Consumer to consumer* (du consommateur au consommateur)
- C4ADS** *Center for Advanced Defense Studies* (Centre de recherche sur la défense)
- CCI** Chambre de Commerce et d'Industrie
- CDG** Charles-de-Gaulle (aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle)
- CDP** Conférence des parties
- CGDD** Commissariat général au développement durable
- CIS** *Certified international specialist* (Spécialiste international certifié)
- CITES** *Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora* (Convention sur le commerce international d'espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction)
- CGV** Conditions générales de vente
- CMF** Cluster maritime français
- CO2** Dioxyde de carbone
- C-TPAT** *Customs-Trade Partnership Against Terrorism* (Partenariat Douanes-Entreprises contre le Terrorisme)

DAVAR Direction des Affaires vétérinaires, alimentaires et rurales

DCPN Direction de la Conservation du Patrimoine Naturel

DEAL Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (en outre-mer)

DGAC Direction générale de l'aviation civile (au sein du MTES)

DGDDI Direction générale des douanes et des droits indirects (au sein du MACP)

DGITM Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (au sein du MTES)

DPEF Diagnostic de performance extra-financière

DREAL Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

DRIEE-IF Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (en Ile-de-France)

DTAM Direction des territoires, de l'alimentation et de la mer

ESG Environnementaux, Sociaux et de Gouvernance

ETIS *Elephant Trade Information System* (Système d'information sur le commerce d'éléphants)

EU-TWIX *European Union – Trade in Wildlife Information eXchange* (Plateforme d'échange d'informations sur le commerce illégal d'espèces sauvages dans l'Union européenne)

EVP Equivalent vingt pieds

FAPICS Association française de supply chain management

FIATA Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés

FNAM Fédération nationale de l'aviation marchande

FNTR Fédération Nationale des Transports Routiers

GFI *Global Financial Integrity* (Groupe de réflexion sur l'intégrité des systèmes financiers mondiaux)

GPM Grand Port Maritime

GTA Gendarmerie du transport aérien

IATA *International Air Transport Association* (Association internationale du transport aérien)

ICWC *International Consortium on Combating Wildlife Crime* (Consortium international de lutte contre la criminalité liée aux espèces sauvages)

ICLT *International Conference on Logistics and Transport* (Conférence internationale sur la logistique et le transport)

INTERPOL Organisation internationale de police criminelle

IOT *Internet of things* (internet des objets)

IPBES *Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services* (Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques)

IRD Institut de recherche pour le développement

ISM *International Safety Management* (Code international de gestion de la sécurité)

ISPS *International Ship and Port Facility Security* (Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires)

- KYC** *Know your customer* (Connaissance client)
- MAA** Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation
- MACP** Ministère de l'Action et des Comptes publics
- MAEDI** Ministère des Affaires étrangères et du développement international
- MNHN** Muséum national d'histoire naturelle
- MTE** Ministère de la Transition écologique et solidaire
- NBER** *National Bureau of Economic Research* (Bureau national de la recherche en économie)
- NFC** *Near Field Communication* (technologie de communication en champ proche)
- NOTRE** Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi)
- OACI** Organisation de l'aviation civile internationale
- OCLAESP** Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique
- DEA** Opérateur économique agréé
- OLAF** Office européen de lutte anti-fraude
- OMD** Organisation mondiale des douanes
- OMI** Organisation maritime internationale
- ONCFS** Office national de la chasse et de la faune sauvage
- ONG** Organisation non-gouvernementale
- ONU** Organisation des Nations Unies
- PAF** Police aux frontières
- PEC** Points d'entrée communautaires
- PIB** Produit intérieur brut
- PIF** Postes d'inspections aux frontières
- QHSE** Qualité, Sécurité, Hygiène, Environnement
- RA3** *Third country regulated agents* (agents habilités de pays tiers à l'Union européenne)
- RFID** *Radio-Frequency Identification* (identification par radio-fréquences)
- ROUTES** *Reducing Opportunities for Unlawful Transportation of Endangered Species* (Partenariat pour Réduire les Opportunités pour le Transport Illégal d'Espèces Sauvages Menacées – Partenariat ROUTES)
- RSE** Responsabilité sociétale des entreprises
- SAFE** *Security And Facilitation in a global Environment* (Sûreté et facilitation dans un environnement mondial)
- SIVEP** Service d'Inspection Vétérinaire et Phytosanitaire aux Frontières
- SPP** Espèces (désigne plusieurs espèces d'un même genre)
- TAAF** Terres Australes et Antarctiques Françaises

- TFF** Transporteurs fluviaux de France
- TLF** Union des Entreprises Transport et Logistique de France
- TPE** Très petites entreprises
- TRAFFIC** *Trade Records Analysis of Flora and Fauna in Commerce* (Analyse des données du commerce de faune et de flore)
- TRAPS** *Trafficking, Response, Assessment and Priority Setting* (Trafic, réponse, évaluation et définition de priorités – projet *Wildlife TRAPS*)
- UAF** Union des aéroports français et francophones associés
- UE** Union européenne
- UFEX** Union Française de l'Express
- UICN** Union internationale pour la Conservation de la Nature
- UNCTAD** *United Nations Conference on Trade and Development* (Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement)
- UNEP-WCMC** *United Nations Environment Programme – World Conservation Monitoring Centre* (Centre de surveillance de la conservation de la nature du Programme des Nations Unies pour l'Environnement)
- UNIM** Union nationale des industries de la manutention dans les ports français
- UNODC** *United Nations Office on Drugs and Crime* (Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime)
- UPF** Union des ports français
- USAID** *United States Agency for International Development* (Agence des Etats-Unis pour le Développement International)
- USFWS-LEMIS** *United States Fish and Wildlife Service – Law enforcement management information system* (Département des Etats-Unis pour la pêche et la faune sauvage – Système d'informations sur l'application des lois)
- UTP** Union des transports publics et ferroviaires
- VGM** *Verified gross mass* (masse brute vérifiée)
- VNF** Voie navigable de France
- WCI** *Wildlife Crime Initiative* (Initiative de lutte contre la criminalité liée aux espèces sauvages)
- WCO-CEN** *World Custom Organisation – Customs enforcement network* (Réseau douanier de lutte contre la fraude de l'OMD)
- WISE** *World Wildlife Seizure Database* (Base de données mondiale des saisies d'espèces sauvages)
- WPCI** *World Ports Climate Initiative* (Initiative mondiale des ports pour le climat)
- WWF** *World Wide Fund for Nature* (Fonds Mondial pour la Nature)

DÉFINITIONS

- CHAÎNE LOGISTIQUE (OU SUPPLY CHAIN) :** représente l'ensemble du réseau permettant la livraison de produits ou services depuis les matières premières jusqu'aux clients finaux. Cela recouvre les flux d'informations, de distribution physique ainsi que les transactions financières⁴.
- CHAÎNE DE TRANSPORT :** représente l'ensemble du réseau permettant le déplacement des personnes ou des marchandises (inclus donc la chaîne logistique).
- COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES :** toute exportation, réexportation, importation et introduction en provenance de la mer portant sur des spécimens de faune ou de flore sauvages protégées par la CITES, qu'elle soit réalisée ou non dans un but lucratif.
- COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES :** toute exportation, réexportation, importation et introduction en provenance de la mer portant sur des spécimens de faune ou de flore sauvages protégées par la CITES réalisée en fraude de la réglementation en vigueur.
- COMMERCE ILLICITE :** tout commerce s'appuyant sur des actes frauduleux ou contraire à l'ordre public pour en faciliter ou en permettre la réalisation.
- CRIMINALITÉ LIÉE AUX ESPÈCES SAUVAGES :** actes contraires aux lois et réglementations nationales visant à protéger les ressources naturelles et à en administrer la gestion et l'utilisation.
- CRIMINALITÉ ORGANISÉE TRANSNATIONALE :** toute infraction grave commise par trois personnes ou plus dans le but d'en tirer un avantage matériel⁵.
- DOMAINE :** lorsqu'il est employé en lien avec une activité de transport ou sous la forme « domaine d'activité », il se rapporte à l'une des catégories suivantes : domaine aérien, maritime, ferroviaire, routier ou fluvial.
- DONNEURS D'ORDRES :** personne physique ou morale sollicitant l'exécution d'une prestation.
- ESPÈCES CITES OU SPÉCIMENS CITES :** tout(e) espèce ou spécimen d'espèce de faune ou de flore inscrite aux annexes I, II ou III de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES) ou, lorsque cela est employé dans le contexte européen, toute espèce inscrite aux annexes A, B, C ou D des règlements européens régissant le commerce portant sur des espèces de faune et de flore sauvages.
- ESPÈCES SAUVAGES PROTÉGÉES :** tout spécimen de la faune et de la flore faisant l'objet d'une protection au travers d'un texte de niveau local, national ou supranational et toute partie ou produit qui en serait issu. Dans ce rapport, ce terme fait référence aux espèces sauvages protégées par la CITES ou les règlements européens reprenant la CITES ; sauf dans les paragraphes traitant de la législation française, où le terme peut couvrir la protection octroyée par un texte français.
- ITINÉRAIRE DU COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES :** comprend l'ensemble du parcours de transport du spécimen depuis le pays source, via le pays d'origine (qui peut correspondre au pays source), un ou plusieurs pays de transit vers le pays de destination.
- IVOIRE :** dans ce rapport, le terme « ivoire » est employé exclusivement pour l'ivoire d'éléphant.
- LOGISTIQUE :** le terme « logistique » revêt plusieurs acceptions mais, dans ce rapport, il couvre l'ensemble des activités organisationnelles, administratives et de gestion destinées à assurer qu'un produit ou un service sera livré ou mis à disposition du bon destinataire.
- MESSAGERIE :** dans ce rapport, le terme « messagerie » vise le secteur en charge du traitement et de la livraison de colis postaux et de courrier, en express ou non.

⁴ Source : <https://www.glossaire-international.com/>, consulté le 16 janvier 2020

⁵ La Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (Annexe I, art. 2b) définit « l'infraction grave » comme étant un acte constituant une infraction passible d'une peine privative de liberté dont le maximum ne doit pas être inférieur à quatre ans ou d'une peine plus lourde.

- OPÉRATEURS**: personne morale exerçant une activité dans le secteur de la logistique et du transport.
- PARTIES PRENANTES**: ensemble des entités qui participent à la vie d'une entreprise ou à l'activité du secteur, elles peuvent être internes (personnel de l'entreprise, dirigeants, etc.) ou externes (sous-traitants, fournisseurs, clients, etc.).
- PAYS SOURCE**: pays de provenance d'un spécimen.
- PAYS D'ORIGINE**: pays depuis lequel le spécimen est légalement ou illégalement exporté, qui peut être identique ou différent du pays source. Il est parfois identifié comme la zone de « départ ».
- PAYS DE TRANSIT**: pays intermédiaire sur l'itinéraire de transport projeté ou réalisé.
- PAYS DE DESTINATION**: pays dans lequel le spécimen est/devait être légalement ou illégalement importé, qui ne constitue pas systématiquement le pays de consommation finale.
- PLATEFORMES D'ÉCHANGES**: lieu depuis ou vers lequel les marchandises sont expédiées (voire exportées), reçues (voire importées) ou par lequel elles transitent ; ou depuis ou vers lequel les passagers ont accès à un mode de transport collectif ou par lequel ils transitent. Dans ce rapport, ce terme couvre généralement les aéroports et/ou les ports maritimes.
- SECTEUR**: sauf en cas de précision associée, le terme « secteur » s'applique, dans ce rapport, au secteur de la logistique et du transport.
- TRANSPORT**: activités qui contribuent directement ou indirectement au déplacement d'une personne ou d'une marchandise par route, par rail, par eau ou par air.
- SÉCURITÉ**: dans le secteur du transport, ce terme renvoie à la prévention et à l'intervention face à des dysfonctionnements ou risques ayant un caractère accidentel (accident du travail, catastrophe naturelle, etc.).
- SPÉCIMEN**: tout animal ou toute plante, vivants ou morts, ainsi que toute partie (os, peaux, griffes, dents, etc.) ou produit (maroquinerie, produits cosmétiques ou médicinaux, etc.) obtenu à partir de cet animal ou de cette plante.
- SÛRETÉ**: prévention et intervention face à des actes de malveillance (attentats, intrusion, etc.).
- TAXON**: unité quelconque (genre, famille, espèce, sous-espèce, etc.) des classifications hiérarchiques des êtres vivants.
- TRAFIC D'ESPÈCES SAUVAGES**: dans ce rapport, ce terme est employé de manière synonyme au « commerce illégal d'espèces sauvages ».
- TRANSACTIONS CITES**: tout échange relevant de la CITES, que celui soit ou non réalisé à but lucratif.

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Le commerce illégal d'espèces sauvages est une activité prospère, désormais orchestrée par des organisations criminelles organisées à l'échelle transnationale. Structurée pour répondre à une demande de spécimens issus de la faune et de la flore sauvages souvent éloignée des pays de provenance des espèces concernées, cette activité illégale exploite les liaisons commerciales existantes au travers de méthodes de dissimulation et de fraude évolutives et de plus en plus sophistiquées. Sur ces chaînes de transport, la France métropolitaine apparaît comme un pays de transit et de consommation important et, dans une moindre mesure, comme un pays source pour certains spécimens (anguilles européennes notamment). Ainsi, depuis 2003, la douane française réalise, en moyenne chaque année, 570 constatations portant sur des espèces protégées par la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES). Parmi les saisies réalisées, on compte plus de 11 000 animaux vivants (tortues, serpents, scorpions, oiseaux, etc.). Par ailleurs, entre 2009 et 2017, 3 847 kilogrammes d'ivoire brut ont été saisis.

Bénéficiant du renforcement de la connectivité entre les territoires, à travers le développement du commerce international et des liaisons aériennes notamment, les trafiquants d'espèces sauvages peuvent mener leur activité à moindre coût. En effet, ils exploitent les chaînes de transport internationales pour expédier illégalement de quelques spécimens jusqu'à plusieurs tonnes de marchandises illégales. Malgré l'ampleur de cette activité et ses conséquences majeures (environnementales, sanitaires, sécuritaires, économiques, etc.), les trafiquants sont aujourd'hui peu dissuadés de prendre part au commerce illégal d'espèces sauvages : le risque de détection, d'arrestation et de condamnation sont particulièrement faibles comparativement à d'autres crimes transnationaux organisés.

Directement exposés au risque d'être impliqués, à leur insu, dans le commerce illégal d'espèces sauvages, les acteurs de la logistique et du transport sont pourtant peu sensibilisés et outillés pour y faire face. C'est sur la base de ce constat que le WWF France a engagé un travail ayant donné lieu à ce rapport, qui cherche à : (1) dresser un état des lieux du risque d'infiltration du commerce illégal d'espèces sauvages dans les chaînes de transport, (2) identifier les parties prenantes du secteur français de la logistique et du transport et leur potentiel rôle pour faire obstacle au commerce illégal d'espèces sauvages, (3) recenser les bonnes pratiques et outils existants sur le sujet et (4) formuler des propositions d'actions réalistes et adaptées au secteur.

Dans ce cadre, le WWF France a réalisé un travail de recherche et a consulté 28 structures intervenant dans ou auprès du secteur français (entreprises, plateformes d'échanges, organisations professionnelles, centres de recherche, etc.) au travers de réunions multi-acteurs et d'entretiens bilatéraux notamment.

Les principaux constats ayant résulté de cette démarche sont :

- **Un faible ancrage du sujet dans les pratiques du secteur**, semblant être la conséquence d'une connaissance limitée de l'ampleur, des caractéristiques et des tendances du commerce illégal d'espèces sauvages ;
- **Une gouvernance peu voire pas définie au sein des organisations** et une transversalité de la problématique (pouvant relever des fonctions « environnement », « sécurité », etc.) qui doit mener à une réflexion sur les responsabilités internes ;
- **Une prépondérance des enjeux sûreté dans le secteur**, irriguant ses pratiques et pouvant ainsi rendre difficile l'émergence de thématiques susceptibles d'impacter la fluidité de la chaîne de transport ;

LE COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES TIRE PROFIT DES LIAISONS COMMERCIALES INTERNATIONALES

SUR LES ITINÉRAIRES DU COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES, LA FRANCE REPRÉSENTE UN POINT D'ENTRÉE MAJEUR DANS L'UE

- **L'existence de nombreux outils régissant les pratiques ou relations commerciales dans le secteur** (politiques de conformité, formations régulières des salariés, etc.), qui pourraient être adaptés pour intégrer la problématique du commerce illégal d'espèces sauvages ;
- **Un déficit de standards ou outils communs** ayant le potentiel d'accélérer l'adoption de mesures de prévention du commerce illégal d'espèces sauvages dans le secteur et de faire converger les pratiques de ses différents acteurs ;
- **Des transformations majeures dans le secteur** (essor du fret express, une optimisation des flux physiques et d'informations par la digitalisation et l'automatisation des chaînes de transport, etc.) pouvant représenter à la fois un frein et un potentiel pour la détection des flux illégaux.

Au regard de ces résultats et du fait des enjeux liés au renforcement de la vigilance du secteur de la logistique et du transport pour enrayer le commerce illégal d'espèces sauvages, plusieurs recommandations sont formulées dans ce rapport :

- **Améliorer l'accès et la diffusion d'informations sur l'ampleur, les caractéristiques et les tendances du commerce illégal d'espèces sauvages** en (1) publiant davantage de données sur les saisies réalisées annuellement, et (2) instituant une plateforme nationale de concertation entre acteurs publics et privés dédiée à la problématique ;
- **Sensibiliser les parties prenantes du secteur sur les leviers à activer pour lutter contre le commerce illégal d'espèces sauvages en utilisant les canaux et outils existants** : la structuration importante du secteur et ses nombreuses interactions avec les pouvoirs publics sont des forces à mobiliser pour favoriser l'émergence de nouveaux sujets, pousser à la réflexion collective autour de réponses communes au commerce illégal d'espèces sauvages, inciter à l'adaptation des pratiques de ses parties prenantes et diffuser les outils existants et bonnes pratiques pour appuyer cette démarche ;
- **Intégrer la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages dans la stratégie des entreprises et dans leurs outils d'analyse et de gestion des risques** : à travers une approche « sécurité-sûreté » particulièrement développée et la prise en compte croissante des problématiques environnementales liées à ses activités notamment, le secteur dispose d'un socle solide d'outils ayant le potentiel de prévenir le risque de commerce illégal d'espèces sauvages. Il conviendra de les adapter pour inscrire les spécificités de cette problématique transversale dans les politiques des acteurs du secteur.
- **S'appuyer sur les évolutions en cours au sein du secteur pour renforcer la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages** : les évolutions technologiques en cours sur la chaîne de transport et la vigilance accrue des entreprises quant à leur exemplarité, notamment en matière environnementale, transforment les pratiques du secteur. Celles-ci représentent un levier pour exercer un impact immédiat et pérenne sur le commerce illégal d'espèces sauvages.

EXECUTIVE SUMMARY

Illegal wildlife trade is a thriving business, now carried out by transnational organized criminal organizations. Structured to meet a demand for specimens of wild fauna and flora species which is often remote from the countries of origin of those species, this illegal activity exploits existing trade routes through evolving and increasingly sophisticated methods of concealment and fraud. In these transport chains, metropolitan France appears to be a major transit and consumption country and, to a lesser extent, a source country for certain specimens (European eels in particular). Thus, since 2003, the French customs have made an average of 570 findings annually concerning species protected by the Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora (CITES). Among the seizures made are more than 11,000 live animals (turtles, snakes, scorpions, birds, etc.). In addition, between 2009 and 2017, 3,847 kilograms of raw ivory were seized.

Benefiting from increased connectivity between territories, notably through the development of international trade and air links, wildlife traffickers can conduct their business at lower cost. Indeed, they exploit international transport chains to illegally ship from a few specimens to several tons of illegal goods. Despite the scale of this activity and its major consequences (environmental, health, security, economic, etc.), traffickers today have little deterrence to take part in the illegal wildlife trade: the risk of detection, arrest and conviction is particularly low compared to other transnational organized crime.

Logistics and transportation actors are directly exposed to the risk of unwittingly becoming involved in the illegal wildlife trade, yet they have little awareness and few tools to deal with it. It is on this basis that WWF France undertook the work that led to this report, which seeks to: (1) take stock of the risk of infiltration of illegal wildlife trade into transport chains, (2) identify stakeholders in the French logistics and transportation sector and their potential role in hindering illegal wildlife trade, (3) identify existing good practices and tools on this issue, and (4) draw realistic proposals for action adapted to the sector.

In this context, WWF France carried out research and consulted 28 organizations working in or with the French sector (companies, transport hubs, professional organizations, research centers, etc.) through multi-stakeholder meetings and bilateral interviews in particular.

The main findings resulting from this process are as follows:

- **A weak anchorage of the topic in industry practices**, which appears to be the consequence of limited knowledge of the extent, features and trends of illegal wildlife trade;
- **Little or no defined governance within organizations** and a cross-cutting nature of the issue (which may involve «environment», «security», etc. functions) which should lead to a consideration of internal responsibilities;
- **A preponderance of security issues in the sector**, which permeates its practices and may thus make it difficult to identify other issues which could impact the fluidity of the transport chain;
- **The existence of numerous tools governing practices or commercial relations in the sector** (compliance policies, regular training of employees, etc.), which could be adapted to address the issue of illegal wildlife trade;
- **A lack of common standards or tools** that have the potential to accelerate the adoption of preventive measures to combat illegal wildlife trade in the sector and to ensure convergence between the practices of its various stakeholders;

THE ILLEGAL WILDLIFE TRADE BENEFITS FROM INTERNATIONAL TRADE LINKS

ILLEGAL WILDLIFE TRADE ROUTES SHOW FRANCE AS BEING A MAJOR POINT OF ENTRY INTO THE EU

- **Major transformations in the sector** (growth of express freight, optimization of physical and information flows through the digitalization and automation of transport chains, etc.) that could both hamper or increase the detection of illegal flows.

Considering these findings and the issues at stake in strengthening the vigilance of the logistics and transportation sector to curb illegal wildlife trade, several recommendations are made in this report:

- **Improve access to and dissemination of information on the extent, features and trends of illegal wildlife trade** by (1) publishing more data on annual seizures, and (2) establishing a national platform for public-private dialogue on this issue;
- **Raise awareness among stakeholders in the sector on the levers to be activated to combat illegal wildlife trade through existing vehicles and tools:** the significant structuring of the sector and its numerous interactions with public authorities are forces to be mobilized to encouraging the emergence of new topics, fostering collective reflection on common responses to illegal wildlife trade, promoting the adaptation of its stakeholders' practices and disseminating existing tools and best practices to support this approach;
- **Include the fight against illegal wildlife trade into corporate strategy and risk analysis and management tools:** through a well-developed «security-safety» approach and the growing awareness of environmental issues related to its activities, the sector has a solid set of tools with the potential to prevent the risk of illegal wildlife trade. These tools need to be adapted to take into account the specificities of this cross-cutting issue in the policies of the sector's stakeholders.
- **Build on current developments within the sector to strengthen the fight against illegal wildlife trade:** technological developments in the transport chain and the increased vigilance of companies to be exemplary, particularly regarding environmental matters, are transforming the sector's practices. These practices represent a lever to have an immediate and lasting impact on illegal wildlife trade.

1.

INTRODUCTION

A. CONTEXTE DE L'ÉTUDE ET JUSTIFICATION

Entre 1970 et 2014, l'effectif des populations de vertébrés sauvages a, en moyenne, baissé de 60%⁶. La surexploitation (incluant le prélèvement de spécimens de la faune et de la flore sauvages, le commerce et les conflits entre les hommes et la faune sauvage) représente la deuxième cause du déclin des espèces sauvages dans le monde⁷. Si le commerce portant sur les espèces sauvages fait l'objet de nombreuses règles contraignantes destinées à en limiter l'impact, ces efforts sont plombés par l'existence d'une activité illégale parallèle d'ampleur.

En effet, activité particulièrement prospère, le commerce illégal d'espèces sauvages (incluant les produits de la pêche et forestiers) se classe au quatrième rang des activités transnationales organisées les plus lucratives, après le trafic de drogues, de biens contrefaits et d'êtres humains⁸, et produit des conséquences majeures sur certaines espèces ou populations d'espèces (voir encadré par exemple). Pour y faire face, les Etats se mobilisent sur le terrain légal, politique et opérationnel, et les acteurs non-gouvernementaux (scientifiques, organisations non-gouvernementales – ONG –, etc.) agissent pour mettre un terme à cette activité illégale.

Or, des réseaux criminels particulièrement organisés ont désormais la main mise sur ce trafic international. Particulièrement informés, bien financés et structurés, ils peuvent avoir recours à la corruption voire à la violence pour mener à bien leur activité⁹. Aussi, au-delà de l'impact du commerce illégal sur certaines espèces et populations d'espèces, il représente également une menace pour l'état de droit et la sécurité de certaines localités¹⁰.

Le commerce illégal d'espèces sauvages, une intense activité de transport

Pour prélever les spécimens de faune et de flore puis pour atteindre le marché de consommateurs les réseaux criminels exploitent les chaînes légales du transport international en dissimulant leurs marchandises illégales sur les passagers, dans les bagages, dans le fret ou encore dans des colis postaux. Animaux vivants, plantes, spécimens morts, parties d'animaux ou de plantes (peaux, œufs, os, griffes, etc.) ou produits dérivés (maroquinerie en peaux de reptiles protégés, produits médicinaux, produits cosmétiques, etc.) ... Les trafiquants parviennent à dissimuler tous types de spécimens, à l'insu des agents de contrôle et des entreprises de transport.

Peu de pays sont épargnés par le commerce illégal d'espèces sauvages. Par exemple, entre 2009 et 2017, au moins 136 pays ont rapporté avoir saisi des spécimens illégalement transportés¹¹. Chaque année, des milliers de saisies sont réalisées dans le monde et plus de 7 000 espèces inscrites aux annexes de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (dite Convention CITES

20 000
À 25 000

**ÉLÉPHANTS D'AFRIQUE SONT
TUÉS, CHAQUE ANNÉE,
POUR LEUR IVOIRE**

28 000

**RHINOCÉROS VIVENT ENCORE
À L'ÉTAT SAUVAGE**

100 TONNES

**D'ANGUILLES EUROPÉENNES
AURAIENT ÉTÉ ILLÉGALEMENT
EXPORTÉES VIVANTES DEPUIS
L'UE VERS L'ASIE AU COURS DE LA
SAISON DE PÊCHE 2017-2018**

6. WWF, Rapport Planète Vivante – 2018: Soyons ambitieux, Gland, Switzerland, 2018. Pour les populations mondiales de poissons, oiseaux, mammifères, amphibiens et reptiles.

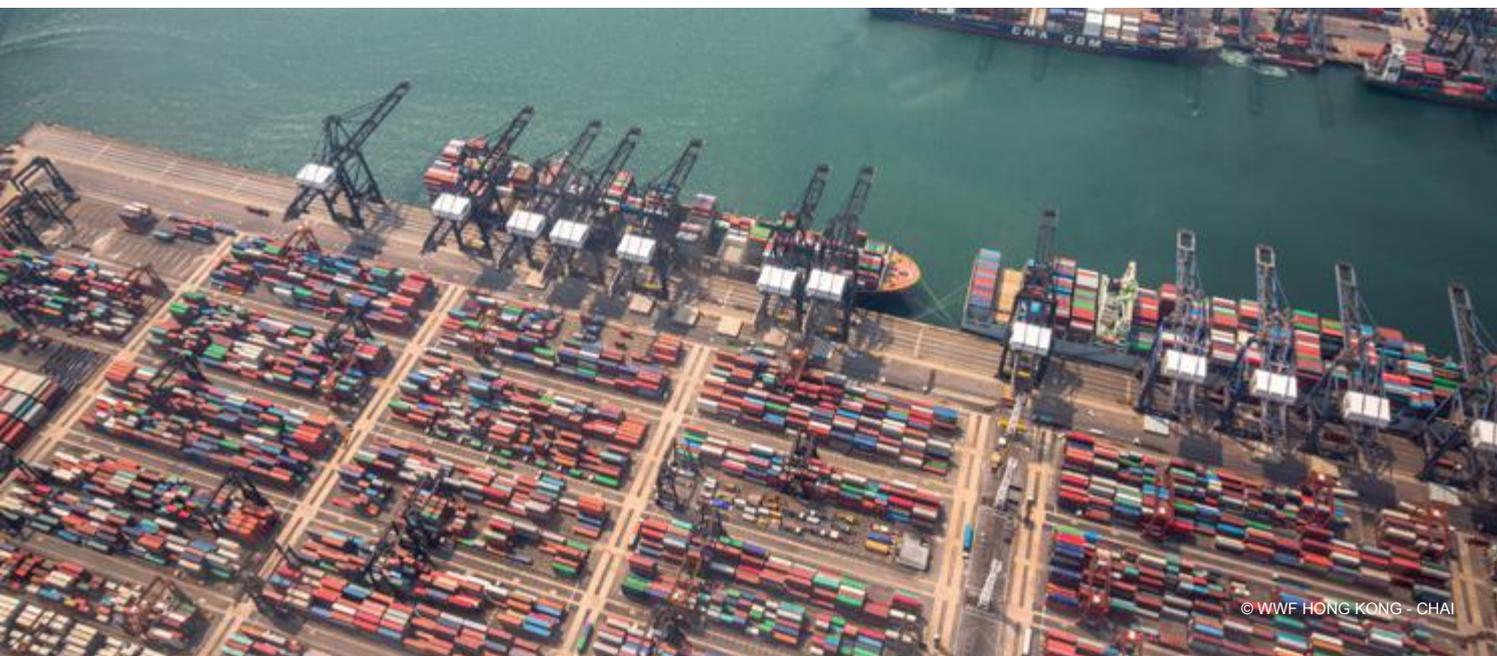
7. Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services (IPBES), Global assessment report on biodiversity and ecosystem services, 2019

8. Global Financial Integrity (GFI), Transnational Crime and the Developing World, 2017

9. WWF et TRAFFIC, Lutte contre la criminalité liée aux espèces sauvages menaces – Une initiative collaborative du WWF et de TRAFFIC visant à lutter contre la menace croissante de la criminalité transnationale et organisée liée à la faune et à la flore sauvages, 2015

10. Assemblée générale des Nations unies, Résolution n°73/343 « Lutte contre le trafic des espèces sauvages », 16 septembre 2019

11. C4ADS, In Plane Sight, 2018, p.21



ou Convention de Washington) ont été identifiées parmi celles-ci¹². La France n'échappe pas à cette activité illégale. Elle est identifiée sur les itinéraires du commerce illégal d'espèces sauvages, principalement comme un pays de transit et de destination et, dans une moindre mesure, comme un pays source ou d'origine de certains spécimens¹³. En effet, en moyenne entre 2003 et 2018, les douanes françaises ont réalisé, chaque année, 570 constatations portant sur le commerce illégal d'espèces sauvages.

Face à cet enjeu, les acteurs du secteur de la logistique et du transport, dont les activités peuvent être infiltrées par les réseaux criminels, s'illustrent de manière croissante comme des parties prenantes clés de la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages. Si cette mobilisation est encore émergente, de nombreuses initiatives et actions ont été lancées, notamment sous l'égide d'organisations de tutelle ou de représentation du secteur (telles que l'Association internationale du transport aérien – IATA –, le Conseil international des aéroports – ACI – ou encore la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés – FIATA –), d'organisations intergouvernementales intervenant dans la régulation du transport (telles que l'Organisation mondiale des douanes – OMD – ou encore l'Organisation maritime internationale – OMI –) ou d'ONG (telles que TRAFFIC, United for Wildlife ou le WWF par exemple).

Le commerce illégal d'espèces sauvages, un enjeu pour le secteur français de la logistique et du transport

La France se distingue dans les flux internationaux de marchandises (elle est en effet le huitième exportateur et le sixième importateur mondial de marchandises¹⁴) et de passagers (elle figure parmi les 20 pays accueillant le plus de trafic aérien¹⁵) et par le dynamisme de certaines de ses entreprises de logistique et de transport à l'échelle internationale (CMA CGM, Air France, etc.).

Malgré les liens existants entre les flux illégaux de spécimens d'espèces sauvages et les chaînes légalles de transport, peu d'acteurs français du secteur se sont publiquement engagés contre le commerce illégal d'espèces sauvages ou semblent avoir intégré cette problématique dans leurs politiques internes. Face à ce constat, le WWF France a entrepris d'analyser ces liens, afin de les mettre en exergue, et de dialoguer avec le secteur français de la logistique et du transport sur les réponses qui peuvent être apportées pour prévenir le commerce illégal d'espèces sauvages.

¹² UNODC, World Wildlife Crime Report – Trafficking in protected species, 2016, p.13

¹³ Mundy-Taylor V., TRAFFIC, Report prepared for the European Commission, Illegal wildlife trade and the European Union – An analysis of EU-TWIX seizure data for the period 2007-2011, 2013

¹⁴ Sur la base des chiffres de 2017. Organisation mondiale du commerce, World trade statistical review 2018, p.12

¹⁵ Données de la Banque Mondiale, Air transport, passengers carried, 2018

570

**CONSTATATIONS CITES SONT
REALISÉES CHAQUE ANNÉE PAR
LES DOUANES FRANÇAISES
EN MOYENNE**

7 000

**ESPÈCES ONT DÉJÀ FAIT L'OBJET
D'UN COMMERCE ILLÉGAL SUR
LES 35 800 INSCRITES À LA CITES**

B. OBJECTIFS SERVIS PAR CETTE ÉTUDE

1. OBJECTIFS GÉNÉRAUX AUXQUELS CETTE ÉTUDE POURRA CONTRIBUER

Au regard des pressions exercées par le commerce illégal d'espèces sauvages sur certaines espèces ou populations d'espèces et de ses conséquences sociales et économiques, le WWF a développé une approche stratégique pour faire face à cet enjeu. Cette étude pourra contribuer à atteindre ces objectifs généraux du WWF :

- D'ici 2030, les zones protégées et les zones de conservation communautaires à haute valeur pour la biodiversité couvrent au moins 30% de la terre, et leur gestion et leur connectivité sont significativement améliorées ;
- D'ici 2030, endiguer le commerce illégal d'espèces sauvages et réduire, à des niveaux soutenables, l'exploitation d'espèces prioritaires ;
- D'ici 2030, assurer zéro extinction d'espèces causée par l'homme.

L'étude ayant donné lieu à ce rapport s'inscrit dans une démarche globale, notamment portée par le WWF, visant à :

- Mieux comprendre et mettre en exergue les liens entre le commerce illégal d'espèces sauvages et les flux commerciaux internationaux ;
- Informer et faire prendre conscience, au secteur de la logistique et du transport, des enjeux liés au commerce illégal d'espèces sauvages ;
- Appuyer le secteur de la logistique et du transport dans la sécurisation des chaînes internationales de transport face aux flux illicites ;

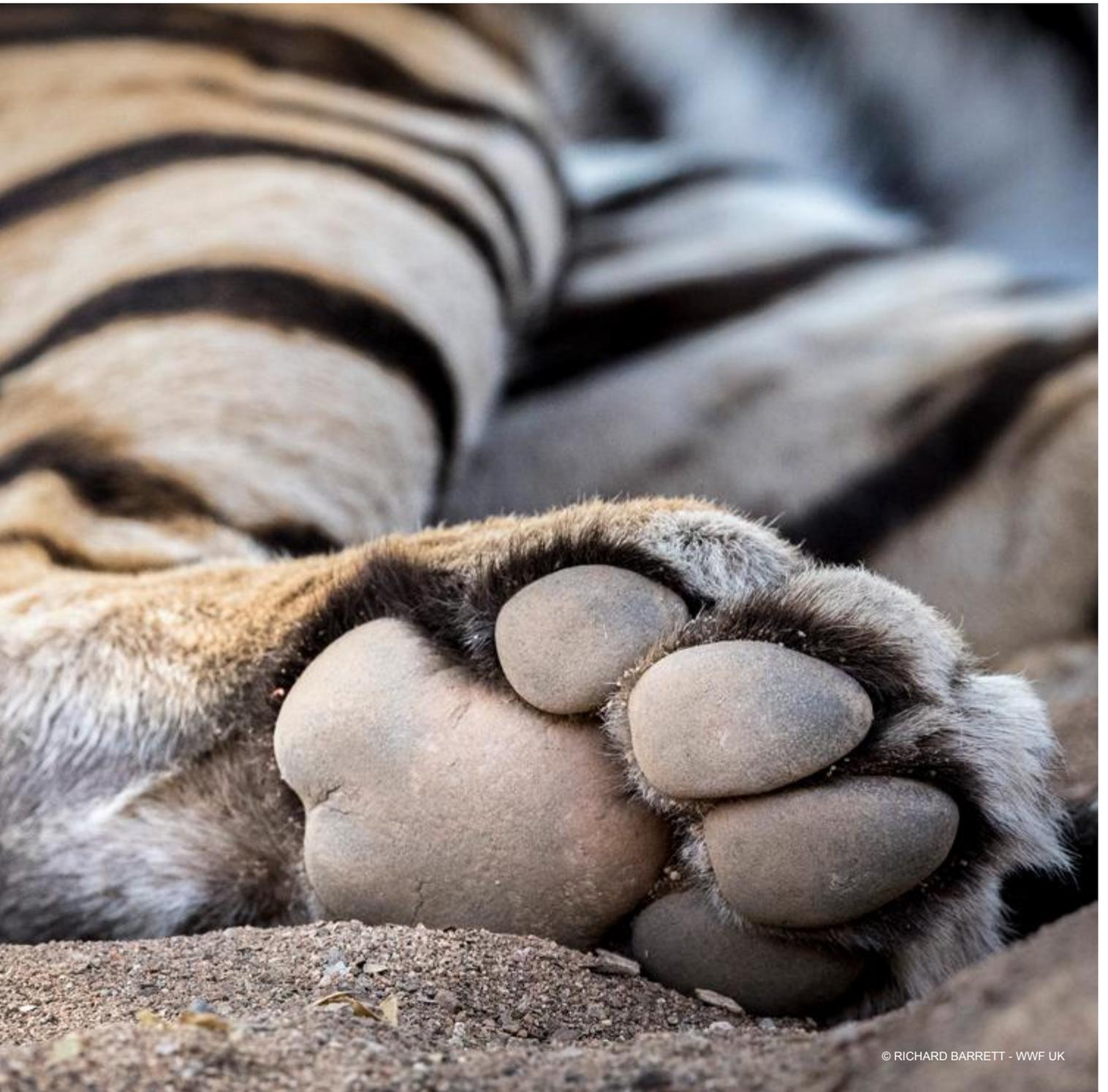
- Impulser une dynamique d'engagement du secteur économique pour faire obstacle au commerce illégal d'espèces sauvages et aux actes illicites pouvant y être liés.

2. OBJECTIFS DE CE RAPPORT

Le présent rapport poursuit les objectifs suivants :

- Identifier les parties prenantes du secteur et leur potentiel rôle dans la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages ;
- Dresser un état des lieux du risque d'infiltration du commerce illégal d'espèces sauvages dans les chaînes de transport et de logistique françaises et souligner ses potentiels impacts négatifs pour les parties prenantes du secteur ;
- Cerner la perception, par les parties prenantes du secteur, du risque représenté par le commerce illégal d'espèces sauvages pour les activités de logistique et de transport ;
- Recenser les pratiques et outils existants sur le sujet ;
- Identifier les différents freins, opportunités et leviers existant au sein du secteur pour intégrer le sujet ;
- Formuler des propositions d'actions réalistes et adaptées aux caractéristiques du secteur français de la logistique et du transport.





© RICHARD BARRETT - WWF UK

||.

MÉTHODOLOGIE

II. MÉTHODOLOGIE

Afin de souligner les interactions existantes entre le commerce illégal d'espèces sauvages et le secteur de la logistique et du transport, le WWF France a structuré son intervention auprès du secteur et son analyse des différentes données collectées autour de plusieurs étapes (cf. *Tableau 1*).

COMPOSANTES	ETAPES	PÉRIODE
ÉVALUATION DU COMMERCE DES ESPÈCES SAUVAGES IMPLIQUANT LA FRANCE	1.1. Analyse des données CITES (commerce légal)	Octobre - Novembre 2019
	1.2. Compilation des données EU-TWIX (autorisation) et analyse	Mars - Octobre 2019
COMPRÉHENSION DE L'ORGANISATION GÉNÉRALE ET DU PAYSAGE FRANÇAIS DU SECTEUR DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT	2.1. Prise de contact avec le secteur : lettre adressée aux GPM + rencontres avec 2 GPM	Février 2017
	2.2. Participation à des réunions bilatérales avec le secteur aérien	Juillet 2017 - Octobre 2018
	2.3. Participation à 4 réunions d'un groupe de coopération (secteur aérien)	Juillet 2017 - Mai 2019
	2.4. Identification du champ pertinent d'intervention de cette étude	Mai - Août 2018
	2.5. Sélection d'un groupe de parties prenantes ciblées pour l'étude	Mai - Octobre 2018
ETAT DES LIEUX DES ENGAGEMENTS, DES FREINS, DES BESOINS ET DES AMBITIONS DU SECTEUR	3.1. Elaboration et envoi d'un questionnaire aux parties prenantes ciblées pour l'étude	Juin - Juillet 2018
	3.2. Organisation d'une réunion avec les parties prenantes du secteur	Octobre 2018
	3.3. Réalisation d'entretiens individuels auprès des parties prenantes du secteur et analyse des résultats	Octobre 2018 - Avril 2019
	3.4. Réalisation d'un point d'étape sur les consultations, envoyé aux organisations professionnelles, et organisation d'une réunion pour présentation des premiers résultats de l'étude	Mars - Juin 2019
PRODUCTION ET REVUE DE CE RAPPORT	4.1. Rédaction du rapport par le WWF France	Mai - Décembre 2019
	4.2. Consultation de 4 interlocuteurs externes (du secteur) pour revue de certaines parties du rapport	Mai - Juin 2019
	4.3. Revue par 2 personnels de TRAFFIC	Novembre 2019

Tableau 1 : Etapes méthodologiques suivies par le WWF France pour la production de ce rapport

A. ÉVALUATION DU COMMERCE DES ESPÈCES SAUVAGES IMPLIQUANT LA FRANCE

1. DONNÉES SUR LE COMMERCE CITES (ÉTAPE 1.1)

La présentation succincte des caractéristiques des (ré)exportations et importations françaises portant sur des spécimens d'espèces inscrites à la CITES (*réalisée en III.A.1.c. de ce rapport*) est basée sur les informations extraites de la base de données sur le commerce CITES¹⁶, interrogée pour la période 2007 à 2017. Les données ont été téléchargées le 10 juillet 2019 et concernent toutes les transactions dans lesquelles la France est identifiée comme pays d'importation ou de (ré)exportation.

Au regard du risque de mauvaise interprétation des résultats produits par cette base de données sans une bonne connaissance de celle-ci, en suivant en particulier les recommandations, lignes de conduite du « Guide d'utilisation de la base de données sur le commerce CITES », la présentation contenue dans ce rapport tente de dresser seulement les caractéristiques très générales du commerce de la France de spécimens CITES, sur la base des données d'importations et de (ré)exportation déclarées par la France. Une évaluation précise du commerce d'espèces sauvages CITES impliquant la France (métropolitaine et d'Outre-mer) est actuellement réalisée par le WWF France et TRAFFIC, et donnera lieu à un rapport dédié en 2020.

La base de données sur le commerce CITES est gérée par le Centre mondial de surveillance continue de la conservation de la nature du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (UNEP-WCMC) pour le compte du Secrétariat de la CITES et rassemble toutes les données relatives aux importations et (ré)exportations d'espèces inscrites à la CITES réalisées par les Etats parties à la convention. L'accès à ces données par le WCMC étant conditionné à la soumission de leur rapport annuel sur les transactions CITES par ces Etats parties¹⁷, certaines données peuvent être manquantes pour certains pays pour certaines années. Pour ce rapport, seules les données rapportées par la France ont été analysées. A la date de téléchargement de ces données, la France avait transmis ses rapports annuels au Secrétariat de la CITES ou au WCMC¹⁸.

La base de données comprend les informations suivantes : année de la transaction, détails sur la classification biologique de l'espèce concernée par la transaction (taxon – espèce ou sous-espèce, voire le genre si le nom de l'espèce n'est pas précisé –, classe, ordre, famille, genre) et l'annexe CITES sur lequel elle est inscrite, le pays importateur, le pays exportateur, l'origine du spécimen objet de la transaction, les quantités, masses ou volumes de spécimens échangés et l'unité dans laquelle ceux-ci sont exprimés, le terme du commerce (spécimen vivant, os, peaux, graines, etc.), le code exprimant le but de la transaction (commercial, scientifique, etc.) ainsi que le code exprimant la source des espèces ou des spécimens commercialisés (prélevés dans la nature, reproduits artificiellement, etc.).

Du fait du marché unique européen et du principe de libre circulation des marchandises au sein de l'UE, il doit être considéré que l'ensemble des spécimens importés par la France ne sont pas nécessairement destinés à son marché intérieur. La base de données sur le commerce CITES ne permet en effet pas de connaître le pays de consommation finale, qui peut ainsi être un autre Etat membre de l'UE.

Dans le cadre de ce rapport, l'analyse des données a notamment visé à identifier certains partenaires commerciaux clés de la France en matière d'importations et exportations de spécimens CITES et à appréhender les espèces et spécimens pouvant en être principalement l'objet.

2. DONNÉES EU-TWIX (ETAPE 1.2)

EU-TWIX (*European Union-Trade in Wildlife Information eXchange*¹⁹), plateforme créée en 2005, permet de mettre en lien les agences de contrôle des Etats membres de l'UE sur les problématiques liées au commerce illégal d'espèces sauvages. Elle représente également une base de données des saisies de spécimens d'espèces sauvages protégées par les règlements de l'UE (et donc par la CITES, cf. *Chapitre III., paragraphe A.2.b.*) que les Etats membres ont rapporté. EU-TWIX n'est ainsi pas une base

16. <https://trade.cites.org/>

17. Aux termes de la résolution Conf. 11.17 (Rev. CdP18) de la CITES, les Parties ont l'obligation de soumettre des rapports annuels au Secrétariat, avant le 31 octobre de l'année qui suit celle dans laquelle a eu lieu le commerce.

18. Secrétariat de la CITES, Document « Rapports annuels des parties CITES », mis à jour au 8 novembre 2019

19. <https://eu-twix.org/>

II. MÉTHODOLOGIE

de données exhaustive mais représente la source d'information la plus complète sur ces saisies réalisées au sein de l'UE.

Les données analysées dans le cadre de cette étude ont été extraites d'EU-TWIX le 2 mai 2019. Elles couvrent l'ensemble des saisies réalisées entre 2006 et 2017 pour lesquelles la France est identifiée comme pays source des spécimens saisis ou comme pays d'origine, de transit ou de destination de ceux-ci. Pour les itinéraires identifiant plusieurs pays de transit, toutes les saisies ont été considérées, que la France représente le premier ou le second pays de transit (aucune saisie n'identifie la France comme troisième pays de transit).

L'ensemble de l'extraction couvre 2615 saisies réalisées par les agences de contrôle des Etats membres de l'UE qui ont expressément autorisé le WWF France à exploiter les données qu'elles ont rapportées dans EU-TWIX. Seules 19 saisies réalisées entre 2006 et 2009 et impliquant la France n'ont pas été incluses dans la base de données étudiée car les douanes italiennes, à l'origine de ces saisies, n'ont pas donné leur autorisation pour que ces données nous soient communiquées.

Dans le cadre de cette étude, seules certaines données contenues dans EU-TWIX ont été utilisées : les informations sur la classification biologique de l'espèce concernée par la saisie (règne, classe, ordre, famille, genre et espèces), les détails sur le terme du commerce (spécimen vivant, type de partie ou de produit saisi), le pays source du spécimen, la date de la saisie, l'agence de contrôle ayant réalisé cette saisie et le pays membre de l'UE auquel elle est rattachée, le type de lieu où a été réalisée la saisie (aéroport, propriété privée, magasin ou marché, etc.) ainsi que la localisation de ce lieu (nom de la ville ou de la plateforme d'échanges concernées par exemple), les informations sur l'itinéraire projeté ou réalisé dans le cadre de la saisie (nature du flux – interne, importation, transit ou (ré)exportation – et pays d'origine, de transit ou de destination du spécimen), la méthode de dissimulation utilisée et le mode de transport emprunté. Dès lors, aucune analyse des volumes, masses ou quantités de spécimens saisis n'a été réalisée²⁰. Les constats dressés ont donc pour objectif de mettre en exergue certains itinéraires et modes de transport privilégiés par les trafiquants.

Enfin, certaines saisies pour lesquelles les informations sont partiellement renseignées ont parfois dû être exclues des calculs. Ainsi, les résultats portant sur les itinéraires du commerce illégal d'espèces sauvages mis en évidence dans ce rapport pourraient être plus saillants ou, à l'inverse, plus nuancés, si toutes les informations portant sur les pays traversés avaient pu être identifiées. Cela est notamment le cas pour les saisies impliquant à la fois la France métropolitaine et les territoires d'outre-mer puisque ceux-ci sont alternativement mentionnés comme pays d'origine, de transit ou de destination des saisies ou sont identifiés sous le vocable « France ». Les connexions entre la France métropolitaine et ces territoires, dans le cadre du commerce illégal d'espèces sauvages, pourraient ainsi être plus précisément analysés dans une future étude.

Les résultats de ces analyses sont illustrés, dans ce rapport, au travers de graphiques et de cartes. Ces dernières ont été réalisées, d'une part, avec l'outil « Geographic Heat Map » sur Microsoft Excel et, d'autre part, avec TradeMapper²¹, outil développé par TRAFFIC pour cartographier les itinéraires du commerce illégal d'espèces sauvages. Les cartes illustrent les itinéraires réalisés ou projetés pour des saisies rapportées dans EU-TWIX et soulignent les connexions majeures pouvant exister entre la France et d'autres pays dans le cadre de cette activité illégale.

20. Une analyse plus approfondie des saisies est actuellement en cours, s'appuyant sur les volumes, masses ou quantités saisis. Elle permettra d'affiner ces résultats, qui feront l'objet d'une publication en 2020.

21. www.trademapper.co.uk

B. COMPRÉHENSION DE L'ORGANISATION GÉNÉRALE ET DU PAYSAGE FRANÇAIS DU SECTEUR DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT

1. ECHANGES DU WWF FRANCE AVEC LE SECTEUR MARITIME FRANÇAIS SUR LES ENJEUX RELATIFS AU COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES (ETAPE 2.1)

En février 2017, le WWF France interpellait six ports français (Le Havre, Dunkerque, Nantes-Saint-Nazaire, Sète, Bordeaux et La Rochelle) et le groupe Paris Aéroports, sur leur possible exposition au commerce illégal d'espèces sauvages, au travers d'un courrier. Deux rencontres ont été organisées avec les dirigeants des Ports de La Rochelle (le 6 avril 2017, à La Rochelle) puis de Nantes-Saint-Nazaire (le 24 novembre 2017, à Montoir-de-Bretagne) suite à ces courriers.

Le 8 juin 2018, une réunion d'information destinée aux entreprises exerçant sur le Grand Port Maritime (GPM) de Nantes-Saint-Nazaire et animée par le WWF France et les douanes a été organisée afin de présenter les enjeux et les risques du commerce illégal d'espèces sauvages aux acteurs du secteur de la logistique et du transport.

2. ECHANGES DU WWF FRANCE AVEC LE SECTEUR AÉRIEN FRANÇAIS SUR LES ENJEUX RELATIFS AU COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES (ETAPE 2.2)

En juillet 2017, le WWF France a rencontré la compagnie aérienne Air France pour échanger sur les problématiques liées au commerce illégal d'espèces sauvages et sur le plan d'action en cours d'élaboration par la compagnie sur ce sujet suite à sa signature de la déclaration du palais de Buckingham²² le 5 juin 2017.

²². Cette déclaration est présentée dans le *Chapitre IV, paragraphe B.3. de ce rapport*

²³. Ce groupe de coopération est présenté dans le *Chapitre VI, paragraphe A. de ce rapport*

3. PARTICIPATION À UN GROUPE DE COOPÉRATION SUR LES PROBLÉMATIQUES LIÉES AU COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES À PARIS-CHARLES-DE-GAULLE (ETAPE 2.3)

Le WWF France participe, depuis novembre 2017, à un groupe de coopération formé à l'initiative d'Air France au sein de l'Aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (Paris-CDG) afin de développer, avec des acteurs clés de la plateforme, des solutions de lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages²³. Quatre réunions ont été organisées depuis son lancement : le 29 novembre 2017, le 3 avril 2018, le 5 juin 2018 et le 21 mai 2019.

4. IDENTIFICATION DU CHAMP PERTINENT D'INTERVENTION DANS LE CADRE DE CETTE ÉTUDE (ETAPE 2.4)

Du fait de la diversité des méthodes employées par les trafiquants pour connecter l'offre à la demande de spécimens d'espèces sauvages, de nombreux acteurs économiques peuvent être impactés par cette activité illégale. Cette étude se concentre spécifiquement sur les liens pouvant exister entre le commerce illégal d'espèces sauvages et le secteur de la logistique et du transport. Au regard des connaissances actuelles des itinéraires et vecteurs utilisés pour cette activité illégale, plusieurs parties prenantes du secteur ont été ciblées pour cette étude :

- Entreprises actives sur la chaîne de transport de voyageurs ;
- Entreprises actives sur la chaîne de transport de marchandises ;

II. MÉTHODOLOGIE

- Plateformes d'échanges accueillant l'entrée ou la sortie du territoire français pour les voyageurs et les marchandises ;
- Organisations professionnelles en charge de la concertation et de la représentation des acteurs du secteur de la logistique et du transport.

Cette étude s'intéressant aux impacts pouvant être exercés sur la France ou ses intérêts, plusieurs critères cumulatifs ont été utilisés pour identifier les acteurs qui ont été sollicités pour y apporter leur contribution.

a. Identification des entreprises

i. Critères d'identification

Afin d'identifier les entreprises entrant dans le périmètre de cette étude, les critères cumulatifs suivants ont été appliqués :

- Siège social enregistré en France (que la maison-mère soit ou non française) ;
- L'activité exercée contribue au transport de passagers ou de marchandises (par exemple : contrôle des bagages, manutention des marchandises dans le port de transit, transport de marchandises ou de passagers, etc.) ;
- Cette activité est réalisée en propre ou pour le compte d'autrui, sauf lorsque les personnes et les marchandises sont transportées en « circuit fermé »²⁴ ;
- L'activité contribue à une chaîne commerciale internationale (c'est-à-dire à une activité de transport destinée à franchir au minimum une frontière) ;
- Au travers de son siège français, l'entreprise figure parmi les 30 chiffres d'affaires les plus élevés de son domaine d'activité ;
- Pour les entreprises fournissant des prestations concourant au transport de marchandises : seules les entreprises réalisant du transport conteneurisé, palettisé, de colis et courrier ou de vrac, lorsque cela pouvait concerner du bois, ont été considérées ;
- Pour les compagnies de transport maritime et aérien, seules les entreprises ayant des lignes régulières ont été considérées.

ii. Méthodes d'identification

Afin d'identifier les entreprises entrant dans le champ matériel décrit ci-dessus, plusieurs outils ont été utilisés :

- Consultation des listes VERIF²⁵ datées d'avril 2018 et comportant des informations sur le chiffre d'affaires 2016 ou 2017 d'entreprises ayant leur siège en France pour le « transport par route et par conduite », le « transport par eau », le « transport aérien » et sur l'« entreposage et les services auxiliaires des transports » ;

- Consultation des éditions 11, 12 et 13 des classements annuels des 150 prestataires 3PL (*Third Party Logistics Provider* – prestataire externe fournissant un troisième degré d'externalisation des services logistiques) en France, sur la base du chiffre d'affaire (respectivement de 2015, 2016 et 2017) ;
- Utilisation du moteur de recherche Google, entre mai et juillet 2018, au travers de mots-clés visant les activités commerciales de transport de voyageurs et de marchandises tels que « entreprises transport maritime France », « fret maritime France », « entreprises transport marchandises », etc.
- Recherches sur les sites internet des entreprises : sites marchands, sites institutionnels et blogs ainsi que dans les ressources mises à disposition sur ceux-ci (document de référence, rapport d'activité, etc.).

b. Identification des plateformes d'échanges

i. Critères d'identification

Afin d'identifier les plateformes d'échanges entrant dans le périmètre de cette étude, les critères cumulatifs suivants ont été appliqués :

- Positionnées géographiquement sur le territoire métropolitain ou ultramarin français ;
- Opérant dans le domaine aérien, maritime ou fluvial ;
- Représentant un point d'entrée ou de sortie du territoire français pour les voyageurs et/ou les marchandises ;
- Figurant parmi les plateformes d'échanges les plus importantes du territoire en fréquentation ou en volume de marchandises traitées, c'est-à-dire :
 - Aéroports accueillant plus de neuf millions de voyageurs et/ou deux millions de tonnes de marchandises ;
 - Grands ports maritimes métropolitains et ultramarins ;
 - Ports fluviaux traitant plus d'un million de tonnes de marchandises ;
- Accueillant du transport conteneurisé, palettisé, de colis et courrier ou de vrac, lorsque cela pouvait concerner du bois.

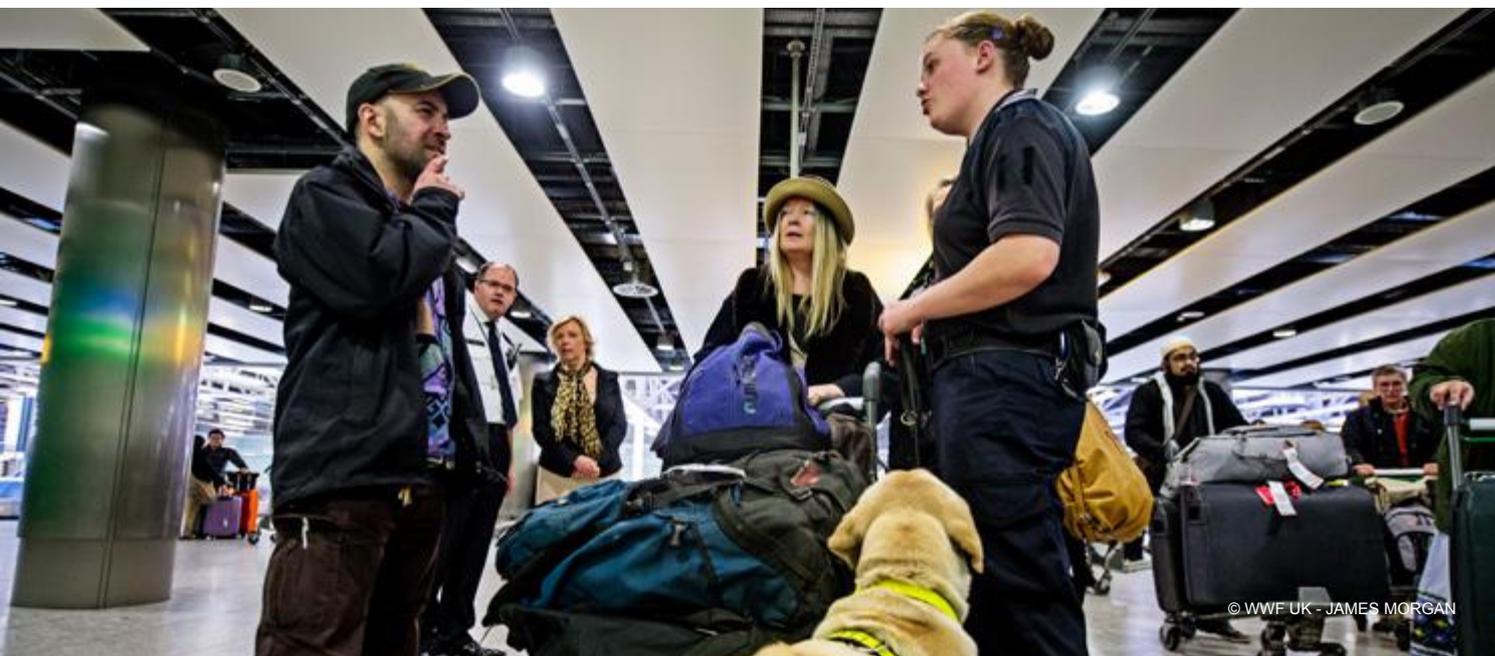
ii. Méthodes d'identification

Afin d'identifier les plateformes d'échanges entrant dans le champ matériel décrit ci-dessus, plusieurs outils ont été utilisés, entre mai et juin 2018, :

- Consultation des ressources bibliographiques mises en ligne par le MTES, et notamment le document d'analyse « Chiffres clés du transport – Edition 2018 », rapport publié annuellement par le Commissariat général au développement durable (CGDD) ;

24. C'est-à-dire que les marchandises ou voyageurs ne sont pas pris en charge par différents prestataires ou partenaires externes ou ne sont pas mélangés avec d'autres flux – c'est notamment le cas de certaines entreprises produisant leurs produits en marque de distributeur directement livrés en magasin par exemple.

25. www.verif.com. Site internet mettant à disposition des informations sur les sociétés et leurs dirigeants.



© WWF UK - JAMES MORGAN

- Consultation des pages du site internet de Voies navigables de France (VNF) ;
- Consultation des ressources bibliographiques mises à disposition par les organisations professionnelles du secteur, et en particulier par l'Union des aéroports français (UAF) et l'Union des ports français (UPF) ;
- Consultation des ressources mises en ligne par le site internet L'Antenne²⁶ ;
- Consultation des sites internet des plateformes françaises ciblées et des ressources mises à disposition sur celles-ci (brochures, rapport d'activité, page de présentation, etc.).

c. Identification des organisations professionnelles

i. Critères d'identification

Afin d'identifier les organisations professionnelles entrant dans le périmètre de cette étude, les critères cumulatifs suivants ont été appliqués :

- Associations ou fédérations d'associations de rang national ou local ;
- Ayant pour objet social la représentation de ses membres ou la concertation, à l'échelle du secteur de la logistique et du transport dans son ensemble ou sur un périmètre plus restreint (c'est-à-dire à l'échelle d'une plateforme d'échanges, au sein d'un corps de métier, au sein du domaine aérien, maritime ou fluvial, etc.) ;
- Doté d'une représentativité élevée au sein de son périmètre d'action, en termes de nombre de membres, de chiffres d'affaires cumulés de ses membres ou de nombre de salariés représentés directement ou au travers des organisations membres.

ii. Méthodes d'identification

Afin d'identifier les plateformes d'échanges entrant dans le champ matériel décrit ci-dessus, plusieurs méthodes ont été utilisées :

- Utilisation du moteur de recherche Google, en mai 2018, au travers de mots-clés se rapportant au domaine d'activités, au métier ou à la plateforme d'échanges concernés ;
- Consultation, en mai 2018, des ressources mises en ligne par le site internet L'Antenne ;
- Consultation, en mai et juin 2018, de ressources bibliographiques institutionnelles relatives au secteur de la logistique et du transport et, en particulier, des documents publiés dans le cadre de la Conférence nationale sur la logistique organisée à l'initiative du Gouvernement français le 8 juillet 2015²⁷ ;
- Consultation des entreprises du secteur, notamment lors de la réunion du 18 octobre 2018, organisée par le WWF France (cf. paragraphe C.2. ci-dessous) ;

5. SÉLECTION D'UN GROUPE DE PARTIES PRENANTES CIBLÉES POUR L'ÉTUDE (ETAPE 2.5)

Sur la base de la méthodologie décrite ci-dessus, 58 entreprises, 21 plateformes d'échanges et 28 organisations professionnelles ont été identifiées entre mai et juillet 2018. Celles-ci ont été sollicitées, à des degrés différents (questionnaires, entretiens, etc.), par le WWF France pour contribuer à cette étude.

Au travers des échanges avec ces parties prenantes, quelques entreprises et organisations professionnelles, qui répondaient aux critères énoncés ci-dessus mais non identifiées par le WWF France au terme de ses recherches, ont été ajoutées à cette liste en septembre et octobre 2018.

²⁶. <https://www.lantenne.com/>, Plateforme française de services et d'actualité consacrée au secteur de la logistique et du transport

²⁷. Notamment le rapport Comité scientifique de la Conférence nationale sur la logistique, *La logistique en France : État des lieux et pistes de progrès*, mars 2015

C. ÉTAT DES LIEUX DES ENGAGEMENTS, DES FREINS, DES BESOINS ET DES AMBITIONS DU SECTEUR

Afin de collecter les informations nécessaires à cette étude auprès des parties prenantes du secteur de la logistique et du transport identifiées, une démarche s'organisant autour de plusieurs phases de consultations individuelles et collectives a été mise en œuvre.

Tous les échanges avec le secteur ont été dirigés par un principe de confidentialité, tant sur les informations échangées que sur les organisations et structures interrogées. Aussi, ce rapport retranscrit des informations en s'efforçant de ne divulguer aucune information qui permettrait d'identifier les personnes ou organisations ayant accepté de répondre à nos sollicitations. Seules les organisations ayant explicitement donné leur accord pour être mentionné dans certaines parties du rapport sont ainsi citées.

1. ENVOI D'UN QUESTIONNAIRE AUX ENTREPRISES DU SECTEUR (ETAPE 3.1)

Le WWF France a développé un questionnaire qui a été adressé, par courriel, à 58 entreprises identifiées au travers des critères de sélection énoncés ci-dessus, en juillet 2018.

Ce questionnaire cherchait à rassembler des informations sur le secteur français de la logistique et du transport et à dresser un état des lieux des engagements, besoins et ambitions du secteur en questionnant les politiques internes des entreprises face aux risques associés au commerce illégal d'espèces sauvages.

Deux mois ont été laissés aux entreprises pour répondre à ce questionnaire et une relance leur a été adressée par courriel en août 2018. Toutefois, le faible nombre de réponses reçues de la part des acteurs économiques sollicités n'a pas permis d'en réaliser un traitement statistique.

2. ORGANISATION D'UNE RÉUNION DE PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE DU WWF FRANCE AU SECTEUR (ETAPE 3.2)

Le 18 octobre 2018, le WWF France a organisé une réunion dédiée à la présentation d'une proposition de démarche et de stratégie d'intervention à destination des parties

58

ENTREPRISES DU SECTEUR FRANÇAIS DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT ONT REÇU UN QUESTIONNAIRE DU WWF FRANCE EN 2018



prenantes du secteur. 61 entreprises, 21 plateformes d'échanges et 28 associations professionnelles ont été invitées à échanger sur ce sujet.

Huit structures ont participé à la réunion et, parmi elles, des leaders de leur domaine d'activités ainsi que des organisations professionnelles assurant une importante représentativité dans le domaine aérien. L'ensemble des acteurs présents permettait de couvrir de nombreux métiers de la logistique et du transport : les commissionnaires et transporteurs exerçant dans le domaine aérien, maritime et routier, les sociétés d'assistance en escale, les organisations professionnelles représentant les exploitants d'aéroports et les métiers de l'aviation marchande et un centre de recherche étaient ainsi représentés.

Les échanges ont notamment permis d'identifier :

- Les parties prenantes à mobiliser pour développer et mettre en œuvre des démarches destinées à lutter contre le commerce illégal d'espèces sauvages ;
- Les travaux de recherche, sensibilisation, communication et les actions à entreprendre pour informer et engager les acteurs du secteur en la matière ;
- Les freins et besoins du secteur pour la mise en œuvre effective et pérenne de ces actions ;
- Le rôle que pourrait jouer un groupe de travail national animé par le WWF France et dédié à ce sujet.

3. RÉALISATION D'ENTRETIENS INDIVIDUELS AUPRÈS DE PARTIES PRENANTES CLÉS DU SECTEUR (ETAPE 3.3)

Afin d'enrichir cette étude et d'aboutir à des propositions d'actions, des entretiens ont par ailleurs été réalisés avec des acteurs clés du secteur. Ceux-ci avaient pour objectifs principaux de recenser les pratiques existantes en matière de lutte contre les trafics et d'identifier les leviers et potentiels freins à l'action des acteurs de la logistique et du transport contre le commerce illégal d'espèces sauvages. Ainsi, 23 structures ont été rencontrées entre octobre 2018 et mars 2019, dans le cadre de ces entretiens (cf. *Tableau 2*). 14 entretiens ont été réalisés dans les locaux de l'organisation interrogée et 9 entretiens ont été réalisés par téléphone.

23

**ENTRETIENS BILATERAUX
CONDUITS PAR LE WWF FRANCE
POUR CETTE ÉTUDE**

II. MÉTHODOLOGIE

CATÉGORIES D'ACTEURS	ACTIVITÉS	NOMBRE D'ORGANISATIONS RENCONTRÉES
Entreprises du transport aérien	Compagnies aériennes	3
	Sociétés d'assistance en escale	1
Entreprises du transport maritime	Compagnies d'exploitation de ferries	1
	Transporteurs de fret conteneurisé	1
Entreprises de logistique multimodale	Entreprises de logistique	3
	Commissionnaires de transport	
	Transport express	1
Plateformes d'échanges	Exploitants portuaires	3
Associations professionnelles	Maritime	1
	Transport express	1
Organisations intergouvernementales	INTERPOL	1
Organes institutionnels français*	DGAC	1
	DGITM	1
	DGDDI	1
Centres de recherche	Economie maritime	2
	Droit maritime	
Autres		2

* DGAC : Direction générale de l'aviation civile ; DGITM : Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer ; DGDDI : Direction générale des douanes et des droits indirects.

Tableau 2 : Parties prenantes rencontrées en entretien individuel dans le cadre de cette étude (n=23)

Les entretiens ont tous été conduits par le même interviewer, parfois accompagné d'un second salarié du WWF France.

Les échanges étaient régis par un guide d'entretien du secteur de la logistique et du transport (cf. *Annexe 1*), décliné en trois formats selon les parties prenantes rencontrées, à savoir : les entreprises (29 questions), les plateformes d'échanges (29 questions) et les associations professionnelles (24 questions). Le guide d'entretien destinés aux entreprises a été testé auprès de trois interlocuteurs puis révisé, de manière marginale, afin d'obtenir une version finale adaptée aux pratiques pertinentes du secteur. Pour toutes les autres parties prenantes rencontrées, des trames d'entretien plus spécifiques ont été développées.

Au terme de chaque entretien, le WWF France a transmis un résumé des réponses obtenues aux interlocuteurs, afin d'être relu et complété, le cas échéant.

4. APPEL À CONTRIBUTION ET PRÉSENTATION DES PREMIERS RÉSULTATS DE L'ÉTUDE (ÉTAPE 3.4)

Au terme de cinq mois de consultation, le WWF France a adressé, le 6 mars 2019, un courriel à 28 organisations professionnelles afin de faire un point d'étape sur les travaux de consultation menés au sein du secteur et sur les perspectives de mobilisation de ses différentes parties prenantes.

Par ce courriel, le WWF France a souhaité inciter les organisations professionnelles à informer leurs membres de la démarche en cours, afin que celles-ci ou leurs membres qui n'avaient pas répondu aux différentes sollicitations énoncées ci-dessus puissent apporter leur contribution aux réflexions en cours. Aucune note de position ou prise de contact n'ont été reçues par le WWF France suite à cet appel à contribution.

Ainsi, au total, 28 structures ont été consultées par le WWF France pour cette étude (cf. Figures 1 et 2 et Tableaux 3 et 4 ci-dessous).

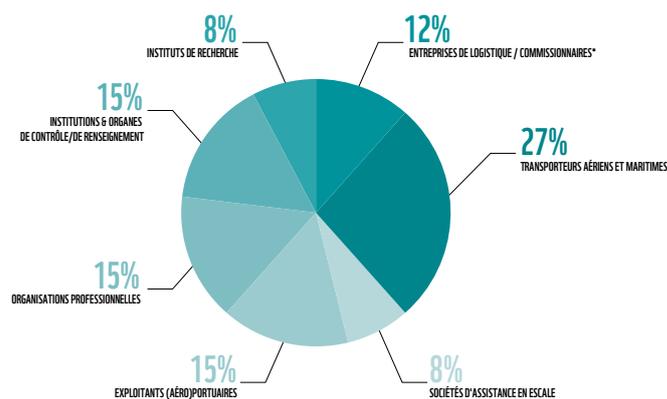


Figure 1 : Types d'organisations consultées (n=28) lors de la réunion de consultation du secteur français de la logistique et du transport et des entretiens individuels organisés par le WWF France entre octobre 2018 et mars 2019

*Dans cette figure, les transitaires et commissionnaires, qui réalisent certaines prestations de transport, ont été comptabilisés parmi les transporteurs aériens et maritimes.

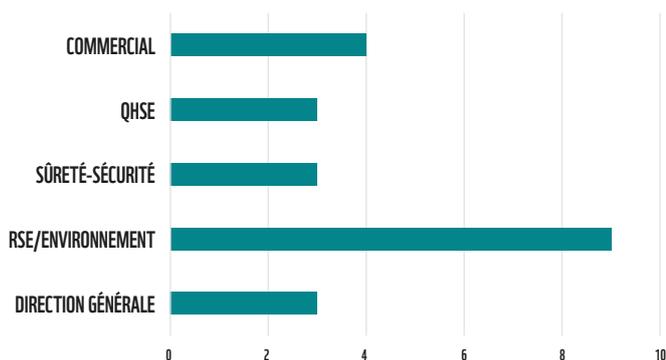


Figure 2 : Interlocuteurs rencontrés (n=22)* lors de la réunion de consultation du secteur français de la logistique et du transport et des entretiens individuels pour les entreprises, organisations professionnelles et plateformes d'échanges** (n=20)

* Deux entretiens ont eu lieu avec deux interlocuteurs appartenant à des directions différentes ;

** c'est-à-dire hors instituts de recherche, institutions et organes de contrôle/de renseignement.

TAILLE DE L'ENTREPRISE (NOMBRE DE SALARIÉS)		CHIFFRE D'AFFAIRES	
<500 salariés	2	<500 m€*	6
501 < x < 1000 salariés	1	501m€* < x < 1M€*	1
1001 < x < 5000 salariés	5	1M€* < x < 10M€*	2
5001 < x < 10 000 salariés	1		
10 000+ salariés	3	10+ M€*	3

Tableau 3 : Chiffre d'affaires réalisé en France et nombre de salariés en France des entreprises rencontrées (n=12) lors de la réunion de consultation du secteur français de la logistique et du transport et des entretiens individuels (n=10) (données 2017 ou 2018)

*m€ : millions d'euros ; M€ : milliards d'euros

Tableau 4 : Organisations professionnelles rencontrées lors de la réunion de consultation du secteur français de la logistique et du transport et des entretiens individuels (n=4)

Organisations professionnelles de rang national	4
Organisations professionnelles de rang local	0

D. PRODUCTION ET REVUE DE CE RAPPORT

1. RÉDACTION DU RAPPORT (ETAPE 4.1)

Au terme de cette phase de recherche, de consultation et d'analyse des données collectées, les résultats de l'étude conduite par le WWF France ont été compilés en avril et mai 2019.

La rédaction de ce rapport s'est ensuite déroulée en deux temps :

- Rédaction du *Chapitre III, IV et VI de ce rapport* : la compilation et l'analyse des données recueillies au cours des recherches réalisées par le WWF France et lors des réunions et entretiens conduits avec le secteur a permis de faire émerger des constats, propositions et tendances saillantes. Ceux-ci ont fait l'objet d'une première phase de rédaction, au cours des mois d'avril et mai 2019, circonscrite aux chapitres traitant des caractéristiques du secteur, de la perception de son rôle face aux enjeux du commerce illégal d'espèces sauvages et des pratiques et perspectives de travail observées.
- Finalisation du rapport : une seconde phase de rédaction a eu lieu en septembre et octobre 2019, au terme de l'analyse des données relatives au commerce légal et illégal d'espèces sauvages protégées, d'une part, et des retours reçus du secteur sur les premiers résultats présentés, d'autre part.

2. RELECTURE PARTIELLE DU RAPPORT PAR DES INTERLOCUTEURS EXTERNES EXPERTS DU SECTEUR (ETAPE 4.2)

Quatre interlocuteurs externes, issus de trois entreprises du secteur ainsi que d'un centre de recherche, ont été sollicités pour revoir et questionner les constats dressés et les pistes d'actions proposées au terme de la première phase de rédaction du rapport. Leurs commentaires ont été reçus en juin 2019.

Le WWF France a également organisé, le 24 juin 2019, une réunion de présentation des résultats au secteur. A travers ce nouveau rendez-vous, les parties prenantes ont été invitées à commenter les éléments mis en exergue par le WWF France dans les résultats de son étude et les pistes d'action proposées. Six entreprises représentant le secteur aérien, maritime, ferroviaire, de la commission de transport et de l'assistance en escale étaient présentes à cette restitution.

3. RELECTURE EXTERNE DU RAPPORT FINAL (ETAPE 4.3)

Une relecture de l'ensemble du rapport a été réalisée, en octobre 2019, par le personnel de TRAFFIC travaillant sur les enjeux de transport illégal de spécimens d'espèces sauvages protégées au travers des chaînes commerciales internationales.

E. LIMITES DE L'ÉTUDE

Si la méthodologie définie pour collecter les informations auprès du secteur a visé à assurer leur cohérence, certains biais pouvant impacter les résultats doivent toutefois être soulignés.

Niveaux d'information variables :

Toutes les parties prenantes rencontrées ne disposaient pas du même niveau d'informations sur les enjeux liés au commerce illégal d'espèces sauvages avant de répondre au questionnaire. En effet, cinq d'entre elles avaient participé à la réunion du 18 octobre 2018 (*mentionnée en paragraphe C.2. ci-dessus*), où le sujet avait été présenté et au cours de laquelle les participants avaient été invités à réfléchir collectivement aux actions qui pourraient être menées dans le secteur de la logistique et du transport pour faire obstacle au commerce illégal d'espèces sauvages. D'autre part, une entreprise avait préalablement échangé avec le WWF France sur cette problématique. Ces interactions précédant les entretiens bilatéraux ont pu influencer la perception ou l'approche de ces six interlocuteurs sur les questions abordées.

Degré de préparation des interlocuteurs :

Les guides d'entretiens étaient partagés avec l'interlocuteur du WWF France en amont de chaque entretien, ce qui a pu permettre à certains d'entre eux de préparer leurs réponses voire de consulter des départements intéressés au sein de leur organisation. Certaines réponses ont ainsi pu être orientées par ces consultations internes ou être plus précises sur les procédures en vigueur quand d'autres ne permettaient d'aborder que superficiellement certaines pratiques ou politiques d'entreprises/de plateformes d'échanges n'entrant pas dans le champ de compétence de la personne interrogée.

Durée des entretiens :

La durée privilégiée pour l'entretien était d'une heure trente. Cependant, certains interlocuteurs n'ont pu y accorder qu'une heure ou, au contraire, ont pu échanger durant deux heures avec le WWF France. Ainsi, certaines questions n'ont parfois pas pu être abordées avec certaines parties prenantes.

Complexité du sujet traité :

Si les entretiens ont permis d'interroger des acteurs exerçant des fonctions et activités particulièrement diverses sur la chaîne logistique ou la chaîne de transport de voyageurs, ils ne permettent d'obtenir qu'une vision morcelée de celles-ci. En effet, du fait de la multiplicité des acteurs, régimes juridiques, activités ou encore modes de transport intervenant sur la chaîne de transport, certaines spécificités ont pu ne pas être identifiées au travers de cette phase de consultation.





LE COMMERCE

D'ESPÈCES SAUVAGES

- ÉLÉMENTS

D'INTRODUCTION

A. LE COMMERCE LÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES PROTÉGÉES, UNE ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE EN CROISSANCE

1. CARACTÉRISTIQUES ET AMPLEUR DU COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES PROTÉGÉES

a. Le commerce d'espèces sauvages protégées à l'échelle internationale

Le commerce de spécimens d'espèces sauvages (animaux vivants ou morts, plantes, peaux d'animaux, racines, viande, etc.) est une activité économique d'ampleur mondiale. Ce marché, incluant les produits de la pêche et forestiers, a été estimé à plus de 232 milliards d'euros²⁸ (valeur d'importation) en 2009, dont 100 milliards environ pour l'UE²⁹.

En effet, les espèces sauvages sont consommées pour des usages multiples : alimentaires, récréatifs, ornementaux, culturels, scientifiques, comme matières premières, etc. Certaines d'entre elles sont consommées en grande quantité (par exemple, certains bois comme le Palissandre des Indes - *Dalbergia latifolia* -, certaines plantes ornementales telles que les orchidées, etc.) quand d'autres font l'objet d'une demande plus limitée (par exemple, le caviar d'esturgeon, certains cuirs, etc.) voire nulle. Du fait de la pression que peut exercer le commerce sur ces espèces sauvages, il fait désormais l'objet de règles pouvant se cumuler de l'échelle locale à internationale (cf. Chapitre III, paragraphe A.2. ci-dessous).

Au cours des dernières décennies, le commerce international portant sur des espèces sauvages règlementées par la CITES a été en constante augmentation (cf. Figure 3). Entre 1975, année d'entrée en vigueur de la CITES, et 2017, plus de 20 millions de transactions ont été enregistrées³⁰.

Sous l'effet de l'augmentation de la demande en spécimens d'espèces sauvages et du renforcement de la réglementation,

28. Valeur en dollars : 323 milliards, convertis au taux de change moyen entre le dollar et l'euro pour l'année 2009, soit 0,718968.

29. <http://www.traffic.org/trade/>, consulté le 31 mai 2019

30. Harfoot et al., Unveiling the patterns and trends in 40 years of global trade in CITES-listed wildlife, *Biological Conservation* 223 (2018), 47-57

20 789 967 transactions jusqu'à présent (plus d'un million par an depuis 2012)



Figure 3 : Nombre de transactions portant sur des espèces inscrites aux annexes de la CITES

Source : <https://cites.org/eng/disc/what.php>

l'offre s'est progressivement transformée³¹. Toutefois, cette transformation, combinée à l'augmentation massive des flux internationaux de spécimens d'espèces sauvages protégées, représente un défi : elle exige des Etats la structuration de mécanismes administratifs et scientifiques robustes pour assurer la durabilité, la traçabilité et la légalité des échanges. Ce défi est notamment relevé au travers de la CITES, qui établit un cadre légal et des procédures communes à l'échelle internationale destinés à modérer voire interdire le commerce international d'espèces menacées et à régler efficacement celui portant sur d'autres espèces sauvages (cf. Chapitre III, paragraphe A.2.a. ci-dessous).

b. Le commerce d'espèces sauvages protégées dans l'UE

L'UE est un acteur majeur des échanges internationaux d'espèces de faune et de flore sauvages, notamment en matière d'importation et de réexportation. Les transactions CITES enregistrées dans l'UE sont presque intégralement à visée commerciale (c'est-à-dire à but lucratif) et sont réalisées depuis ou vers des zones géographiques variées. Celles-ci croient de manière rapide. En valeur, les importations et (ré) exportations de spécimens de faune et de flore couverts par la CITES ont par exemple plus que doublé entre 2014 et 2017, à l'exception des importations de spécimens d'espèces de flore (cf. tableau Tableau 5) :

	VALEURS				NOMBRE DE TRANSACTIONS	
	FAUNE		FLORE		2014	2017
	2014	2017	2014	2017		
IMPORTATIONS	641	1 506	261	240	94 955	106 000
EXPORTATIONS					21 952	154 600
RÉ-EXPORTATIONS	1 100	2 595	91	262	177 606 ³²	181 400 ³³

Les plantes ornementales représentent les principales importations réalisées en 2017 (en quantité), qui portaient notamment sur des perce-neiges sauvages (*Galanthus* spp.) et des cactus, des beaucarnéas³⁴ et des orchidées reproduits artificiellement. De même, les orchidées hybrides et les cactus ont été les principales marchandises exportées en 2017 (8,5 et 5,2 millions de spécimens respectivement). En matière d'exportations et ré-exportations, 63% des transactions portaient sur des spécimens élevés en captivité ou reproduits artificiellement³⁵.

Tableau 5 : Nombre de transactions réalisées par les pays de l'UE en 2017 et valeurs commerciales associées (en euros)

* L'extrait de caviar, utilisé en cosmétique, est exclu de ces estimations ainsi que les transactions réalisées à des fins d'éducation, scientifiques, d'application de la loi/judiciaires/ de police scientifique, de réintroduction ou d'introduction dans la nature ainsi que les spécimens confisqués ou saisis.

Sources : Données UNEP-WCMC, issues des rapports EU Wildlife Trade – Analysis of the European Union and candidate countries' annual reports to CITES pour les années 2014 et 2017, respectivement publiés en 2016 et 2019.

31. <https://www.cites.org/eng/disc/what.php>, consulté le 29 octobre 2019

32. Estimation à partir de la donnée contenue dans le rapport UNEP-WCMC, *EU Wildlife Trade 2014 – Analysis of the European Union and candidate countries' annual reports to CITES 2014, 2016*, p.18 : "In 2014, 199 558 export transactions were reported [...]. The majority of the transactions reported in 2014 were re-exports (89%)".

33. Estimation à partir de la donnée contenue dans le rapport UNEP-WCMC, *EU Wildlife Trade 2016 – Analysis of the European Union and candidate countries' annual reports to CITES 2016, 2018*, p.8 : "In 2017, EU countries reported over 336 000 export transactions, of which 54% were re-exports (records of export as included in annual reports submitted by EU Member States to CITES)".

34. Plantes succulentes tropicales de la famille des Asparagaceae, originaires du Mexique et d'Amérique centrale.

35. UNEP-WCMC, *EU Wildlife Trade 2016 – Analysis of the European Union and candidate countries' annual reports to CITES 2016, 2018*, p.4-10

III. LE COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES - ÉLÉMENTS D'INTRODUCTION

c. Le commerce d'espèces sauvages protégées en France

La France figure parmi les principaux importateurs mondiaux de spécimens CITES et est, après les Pays-Bas et l'Allemagne, le troisième pays important le plus grand nombre de spécimens d'espèces sauvages protégées dans l'UE (7% des importations réalisées par les Etats membres entre 2007 et 2016)³⁶. En poids, sur cette même période, la France occupait la première place des pays importateurs de l'UE, avec 36% des marchandises (dérivés de plantes, coraux, viande de gastéropode, poissons et reptiles), devant l'Allemagne et l'Italie. Chaque année, plusieurs milliers de permis d'importation, de (ré)exportation ou d'introduction en provenance de la mer sont délivrés par les autorités françaises compétentes³⁷.

• Importations françaises :

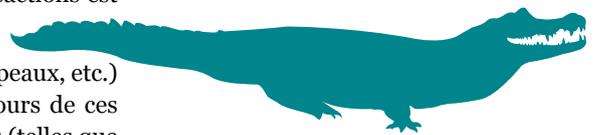
De 2007 à 2017, la France a importé 3174 taxons (espèces), dont 995 espèces animales et 2179 espèces végétales de 122 pays d'origine et en provenance de 152 pays exportateurs (cf. Tableau 6). Le nombre de pays exportant vers la France varie en fonction des spécimens commercialisés, allant de moins de cinq (pour les poissons arapaima *Arapaima gigas*, mantelles *Mantella* spp., orchidées *Masdevallia*, etc.) à plus de 40 pays (pour les crocodiles, varans ou serpents par exemple).

La France est notamment le premier importateur européen de bois issus d'espèces inscrites à la CITES (37% de la masse entrant dans l'UE est importée par la France) et de coraux (35% des spécimens entrant dans l'UE sont importés par la France).

En nombre de spécimens et en poids, les importations françaises portent en grande partie sur un petit nombre de groupes d'animaux (reptiles, gastéropodes et anthozoaires notamment) et de plantes (orchidées en particulier). Les importations françaises d'esturgeons (caviar, viande, etc.), d'hippocampes, de coraux vivants, de papillons (spécimens), de serpents (peaux, etc.) et d'orchidées vivantes (ou d'extraits) proviennent principalement de pays asiatiques (Chine, Vietnam, Indonésie, Singapour, Taïwan, Japon, etc.), alors que les importations d'anguilles européennes et de lézards (varans) proviennent pour l'essentiel d'Afrique, c'est-à-dire de Tunisie et du Mali respectivement. La viande du plus gros poisson d'eau douce au monde (l'arapaima) ainsi que des méso gastéropodes (principalement des strombes vivants *Strombus gigas*) sont importés respectivement d'Amérique du Sud (Brésil) et des Caraïbes (Jamaïque). Enfin, les principales importations de crocodiliens (produits en cuir) et de tortues vivantes (tortue des steppes *Testudo horsfieldii*) proviennent respectivement des USA et de l'Ouzbékistan. Le but déclaré de ces transactions est principalement commercial (c'est-à-dire à but lucratif).

Avec plusieurs millions de spécimens, les reptiles (petits articles en cuir, peaux, etc.) sont, en volume, le groupe zoologique le plus importé en France au cours de ces dix dernières années, portant principalement sur une vingtaine d'espèces (telles que le crocodile du Nil *Crocodylus niloticus*, le crocodile marin *C. porosus*, le crocodile de siam *C. siamensis*, l'alligator de Chine *Alligator sinensis*, l'alligator d'Amérique *A. mississippiensis*, le caïman à lunettes *Caiman crocodylus fuscus*, le varan du Nil *Varanus niloticus*, le varan d'eau *V. salvator*, le python réticulé *Python reticulatus*, le python de Birmanie *P. bivittatus*, le python malais *P. brongersmai*, les tortues des steppes, etc.) originaires en partie des Etats-Unis d'Amérique, d'Indonésie ou du Tadjikistan. La France représente ainsi le pays européen important le plus grand nombre de spécimens de reptiles (24% des spécimens importés dans l'UE)³⁸.

LA FRANCE EST LE 3^{ÈME} PAYS
IMPORTANT LE PLUS D'ESPÈCES
CITES DANS L'UE



LA FRANCE EST LE PREMIER
IMPORTATEUR DE SPÉCIMENS
DE REPTILES DANS L'UE

36. Musing L., TRAFFIC and WWF joint report, *Wildlife trade in Belgium – An analysis of CITES trade and seizure data*, 2018, p.15

37. Par exemple, en 2014, 25 597 permis d'importation ou d'introduction en provenance de la mer, 3860 permis d'exportation, 71 258 permis de réexportation ont été délivrés. Source des données : Rapport bisannuel sur l'application de la CITES par la France pour les années 2013 et 2014, p.10

38. Musing L., TRAFFIC and WWF joint report, *Wildlife trade in Belgium – An analysis of CITES trade and seizure data*, 2018, p.19

• Exportations/réexportations françaises :

De 2007 à 2017, la France a exporté 1470 taxons (espèces), dont 995 animales et 475 végétales, de 142 pays d'origine et à destination de 196 pays (cf. Tableau 6, ci-dessous). Le nombre de pays de destination des (ré)exportations françaises varie en fonction des spécimens commercialisés, allant d'une dizaine (par exemple, pour les phyllobates) à plus de 150 pays (tels que pour les crocodiles).

En nombre de spécimens et en poids, ces (ré)exportations portent en grande partie sur un petit nombre de groupes animaux (actinoptérygiens³⁹, oiseaux et reptiles) et de plantes (Euphorbiales et Rosales en particulier). Les (ré)exportations françaises d'esturgeons (vivants notamment) et de petits produits en cuir de crocodiles (alligator d'Amérique, caïman à lunettes...) sont principalement à destination de la Suisse, alors que les exportations de plumes de canard musqué (environ 1200 tonnes) et de petits produits en cuirs de lézards (varans du Nil et varan d'eau) sont en grande partie à destination de la Chine. Les Etats-Unis d'Amérique absorbent l'essentiel des (ré)exportations françaises de coraux durs (Acropora et Pocillopora en particulier) et de plantes (Liliales et Orchidales), et restent le premier pays importateur de serpents (pythons) et de plantes (Euphorbiales) (ré)exportés par la France. Les (ré)exportations françaises de Rosales (telles que de poudre et d'écorce du Prunier d'Afrique *Prunus africana*) sont principalement à destination de Madagascar. Le but déclaré de ces transactions est principalement commercial.

Là encore, avec plusieurs millions de spécimens, les reptiles sont, en volume, le groupe zoologique le plus (ré)exporté par la France au cours de ces dix dernières années, portant principalement sur une dizaine d'espèces (par exemple, le crocodile du Nil, le crocodile marin, l'alligator d'Amérique, le caïman à lunettes, le varan du Nil, le varan d'eau, le python réticulé, le python de Birmanie, etc.).

196 PAYS

ENTRE 2007 ET 2017, LA FRANCE
A (RE)EXPORTÉ DES SPÉCIMENS
CITES VERS 196 PAYS

UNITÉS MESURÉES	IMPORTATIONS	(RÉ) EXPORTATIONS
Nombre d'unités de mesure utilisées (g, ml, m3, kg, etc.)	12	10
Nombre total de transactions*	2 1761	34 095
Nombre total de transactions (avec une unité de mesure)	1 458	6 570
% de transactions avec une unité de mesure	6,7	19,3
Nombre de termes différents du commerce des spécimens**	70	67
Nombre d'espèces (dont espèces animales)	3 174 (995)	1 470 (995)
Nombre de pays de destination	-	196
Nombre de pays exportateurs	152	-
Nombre de pays d'origine	122	142

39. Vertébrés gnathostomes (ils possèdent donc une mâchoire) dont le squelette est osseux (à la différence des chondrichthyens). Ils appartiennent au groupe polyphylétique communément appelé « poisson ». Dans le cas présent, il s'agit d'esturgeons.

III. LE COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES - ÉLÉMENTS D'INTRODUCTION

Nombre d'espèces Annexe I	247	217
Nombre d'espèces Annexe II	2 902	1 230
Nombre d'espèces Annexe III	25	36
Principaux Buts commerciaux (en référence au nombre de transactions)***	T (81%) ; P (8%)	T (85%) P (6%)
Principales Sources des spécimens (en référence au nombre de transactions)****	A (36%) ; W (32%)	W (40%) ; C (37%)

Tableau 6 : Caractéristiques générales des transactions commerciales de la France (2007 à 2017)

* Il s'agit ici du nombre de transactions commerciales déclarées par la France (en tant que pays importateur ou pays exportateur dans la base de données CITES).

** Par exemple : spécimens vivants, peaux, carapaces, œufs, viande, os, racines, etc.

*** But déclaré de la transaction : transaction commerciale (T) et fins personnelles (P)

**** Source déclarée de la transaction : plantes reproduites artificiellement (A), animaux reproduits en captivité (C), spécimens prélevés dans la nature (W)

Du fait du marché unique européen, l'étude de la base de données sur le commerce CITES identifiant la France comme pays d'origine, importateur ou (ré)exportateur ne permet pas de connaître l'importance de la France comme consommateur final de spécimens issus d'espèces sauvages inscrites aux annexes de la convention. Toutefois, elle permet de démontrer le rôle clé de la France comme porte d'entrée de l'UE en matière de commerce CITES portant sur certaines espèces (cf. Annexe 2).

2. CADRE NORMATIF APPLICABLE AU COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES

a. La Convention sur le commerce international d'espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction

Le 3 mars 1973, 21 Etats sur les 80 représentés à une réunion tenue à Washington ont adopté un accord destiné à encadrer le commerce international de spécimens issus d'espèces sauvages. Conscients que l'accroissement des échanges internationaux portant sur des espèces sauvages pouvait, en l'absence de normes suffisantes, nuire à la préservation de certaines espèces ou populations d'espèces, les Etats ont mis en place un système visant à subordonner le commerce de certaines espèces au respect de trois conditions :

- la légalité (respect des lois et règlements en vigueur) ;
- la durabilité (production d'avis de commerce non préjudiciable sur des bases scientifiques) ; et
- la traçabilité (délivrance et contrôle de permis/certificats CITES).

Entrée en vigueur le 1er juillet 1975 pour neuf Etats, cette convention dite CITES ou Convention de Washington compte aujourd'hui 183 signataires (182 Etats et l'Union européenne) et a une valeur contraignante pour ceux-ci. Elle est entrée en vigueur, en France, le 9 août 1978.

Mettant en place des procédures et mécanismes communs à l'ensemble de ses Etats parties, la CITES s'appuie notamment sur un système de permis. Toute importation, exportation, ré-exportation ou introduction en provenance de la mer d'espèces inscrites à la CITES pourra ainsi être examinée au regard d'un critère de durabilité, assurant que la transaction commerciale ne nuise pas à la sauvegarde de l'espèce concernée.

Plusieurs niveaux de protection sont définis par la convention CITES, au travers de l'inscription des espèces en trois annexes :



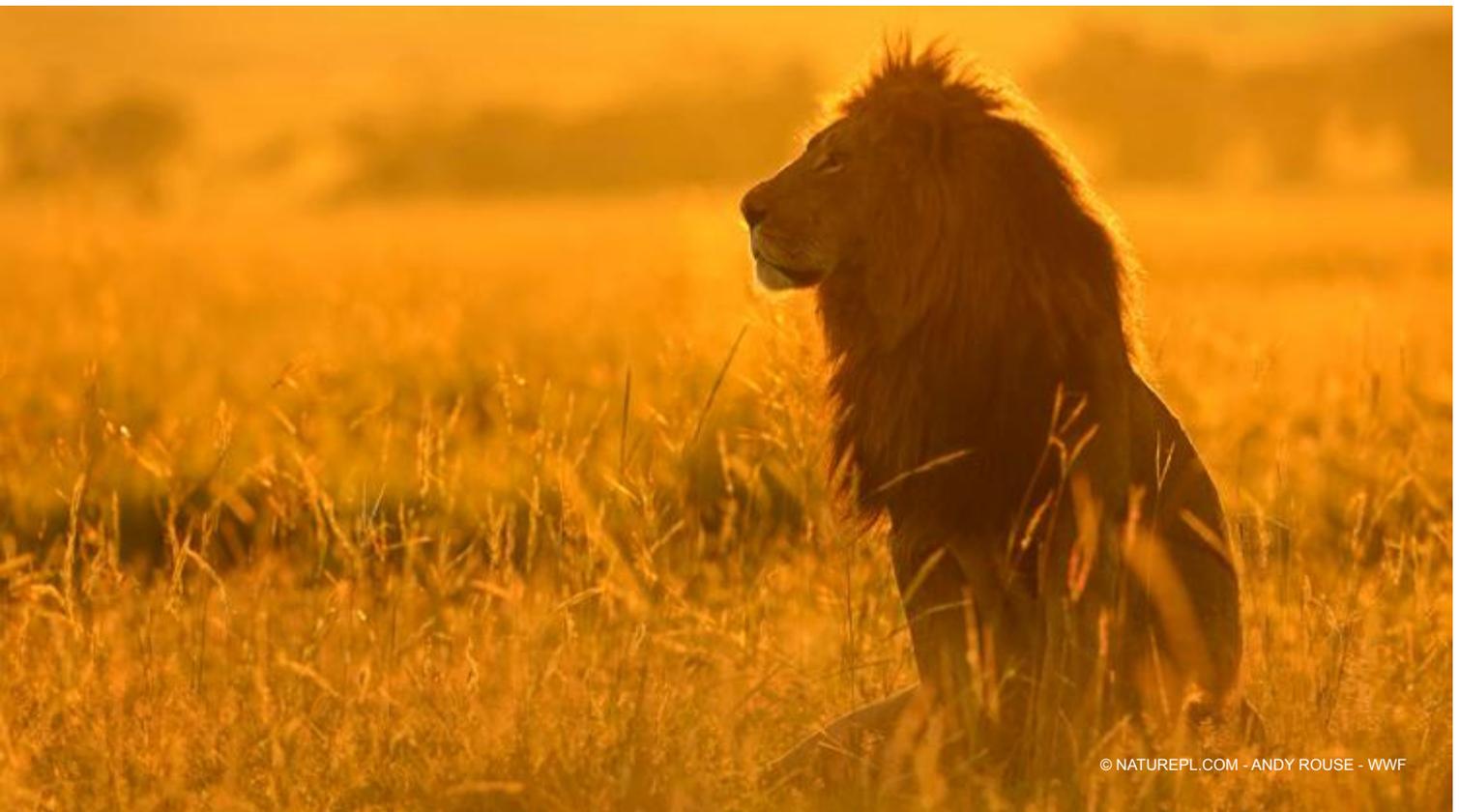
LÉGALITÉ



DURABILITÉ



TRAÇABILITÉ



- Annexe I : inclus les espèces menacées d'extinction, dont le commerce de leurs spécimens est interdite sauf dans des conditions exceptionnelles ;
- Annexe II : inclus les espèces qui ne sont pas nécessairement menacées d'extinction mais dont le commerce doit être réglementé afin d'éviter une exploitation incompatible avec leur survie ;
- Annexe III : comprend les espèces pour lesquelles un Etat demande l'assistance des autres parties à la CITES pour en contrôler le commerce de manière à ce que celui-ci ne nuise pas à la préservation de l'espèce.

Environ 35 800 espèces sont aujourd'hui listées dans ces trois annexes : 1000 en annexe I, 34 600 en annexe II et 200 en annexe III environ⁴⁰.

L'inscription des différents taxons aux annexes est décidée par les parties à la Convention sur la base de critères biologiques et commerciaux qu'elles ont définis. Toute évolution des annexes fait l'objet d'une discussion puis d'un vote lors des Conférences des parties (CdP) à la Convention.

En effet, tous les deux ou trois ans, les parties se rassemblent afin de réaliser un suivi de la mise en œuvre de la Convention. Ces CdP ont notamment pour objectif d'évaluer les progrès réalisés dans la préservation des espèces inscrites aux annexes de la convention, d'étudier et d'adopter, le cas échéant, les propositions d'amendements des annexes, au regard des critères biologiques et commerciaux en vigueur, pouvant eux-mêmes être affinés ou révisés à l'occasion des CdP pour tenir compte des évolutions des connaissances scientifiques ou des méthodes de production.

Ces grands rendez-vous internationaux sont également utilisés par les Etats et organisations participantes (Etats non parties à la CITES, l'Organisation des Nations Unies (ONU) et ses institutions spécialisées, organisations intergouvernementales, ONG et secteur privé) pour présenter leurs initiatives, résultats de recherche, les bonnes pratiques ou difficultés rencontrées dans la mise en œuvre de la convention, etc.

Par ailleurs, le fonctionnement de la Convention repose sur un Comité permanent, où les six régions CITES (Afrique, Amérique centrale et du Sud et Caraïbes, Amérique du Nord, Asie, Europe et Océanie) sont représentées par des Etats parties. Cet organe donne des orientations sur l'application de la Convention et supervise la gestion du budget du Secrétariat. Il accomplit également des fonctions de coordination et de supervision des autres comités et groupes de travail existant sous l'égide de la Convention. Les membres du Comité permanent sont renouvelés à chaque CdP.

Le Secrétariat CITES, basé à Genève (Suisse), assure le bon fonctionnement de la Convention en exerçant des missions d'assistance et de conseils aux Etats dans la mise en œuvre des textes, de coordination et de communication, diffuse des informations et outils utiles à l'application de la Convention et prend toutes dispositions nécessaires à l'organisation des CdP et des réunions des Comités et groupes de travail.

Enfin, les évaluations et le suivi scientifiques conduits dans le cadre de la CITES sont assurés par deux Comités spécialisés : le Comité pour les animaux et le Comité pour les plantes. Ceux-ci sont chargés de fournir un appui technique et scientifique pour la prise de décision quant à l'inscription ou les modifications apportées aux annexes de la Convention.

⁴⁰. <https://cites.org/eng/disc/species.php>

III. LE COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES - ÉLÉMENTS D'INTRODUCTION

Ils examinent également le statut de conservation d'une espèce afin de veiller sur l'impact qu'exercerait son commerce sur ses populations. Ils rendent enfin des avis sur les éventuelles mesures à adopter pour mettre un terme à leur déclin, le cas échéant.

La CITES créant un véritable système administratif destiné à certifier la traçabilité, la durabilité et la légalité du commerce portant sur certaines espèces, son application à l'échelle nationale repose sur l'adoption d'une législation et d'un cadre organisationnel adéquat par chaque Etat. Chaque partie à la CITES doit ainsi désigner un organe national de gestion, qui remplit une double fonction : il délivre les permis et certificats conformes aux exigences de la convention et assure la coordination et la communication avec le Secrétariat de la CITES et les autres Etats parties. Elles doivent également désigner une autorité scientifique, qui apporte son expertise afin d'assurer l'adéquation des mesures CITES avec l'état de conservation des espèces et de répondre aux éventuelles sollicitations sur des évolutions à apporter au cadre normatif CITES, au regard des connaissances scientifiques. Enfin, les Etats doivent intégrer, dans leur droit interne, l'interdiction du commerce de tous les spécimens CITES en violation de la convention, une sanction du commerce illicite ainsi que la possibilité de confiscation des spécimens commercialisés illégalement.

b. Les règlements de l'Union européenne encadrant le commerce d'espèces sauvages

L'UE étant l'un des marchés les plus importants pour les spécimens d'espèces de faune et de flore sauvages faisant l'objet d'un commerce international, elle a une responsabilité particulière dans sa régulation. De plus, le principe de libre circulation des marchandises au sein de l'UE a appelé à une adaptation de la mise en œuvre de la CITES au sein du territoire européen. De ce fait, bien que l'UE n'était pas, jusqu'en 2015⁴¹, une partie à la CITES⁴², elle s'est dotée d'un ensemble de règles portant sur le commerce d'espèces sauvages communément appelé « *EU Wildlife Trade Regulations* »⁴³. Ceux-ci ont créé un régime plus strict que le dispositif CITES en fonctionnant également sur la base d'annexes, qui sont au nombre de quatre :

- Annexe A : correspond à l'annexe I de la CITES mais comprend également certaines espèces inscrites aux annexes II et III de la CITES ainsi que des espèces autochtones protégées par les Directives Oiseaux et Habitat, faune et flore auxquelles l'UE souhaite conférer un statut de protection plus élevé ;
- Annexe B : reprend les espèces inscrites à l'annexe II de la CITES et non inscrites à l'annexe A, et quelques espèces de l'annexe III de la CITES ;

- Annexe C : correspond aux espèces de l'annexe III qui ne sont inscrites ni à l'annexe A, ni à l'annexe B ;

- Annexe D : constituée d'espèces qui ne sont pas inscrites à la CITES, mais dont l'UE considère que les volumes d'importation justifient une surveillance.

Tout amendement à ces annexes, afin de d'y intégrer les modifications adoptées aux CdP de la CITES ou de réviser le classement de certains taxons, doit être opéré au travers de l'adoption d'un nouveau règlement européen.

Afin d'assurer la bonne application de la réglementation européenne sur le commerce d'espèces de faune et de flore sauvages et ses révisions au cours du temps, la Commission européenne est assistée par trois organes :

- Le Comité du commerce de la faune et de la flore sauvages (*the Committee on Trade of Wild Fauna and Flora*), composé de représentants des autorités de gestion CITES de tous les pays membres de l'UE, se prononce sur les mesures adoptées pour mettre en œuvre la réglementation européenne et les amendements pouvant y être réalisés, et peut contribuer à la définition de positions communes des Etats membres en vue des CdP de la CITES ;

- Le Groupe d'examen scientifique (*the Scientific Review Group*), composé de représentants des autorités scientifiques CITES de tous les pays membres de l'UE, se prononce sur les propositions de classement ou déclasserement de taxons, rend des avis sur les demandes d'importation de certains spécimens dans l'UE au regard de l'état de conservation de l'espèce⁴⁴ et peut être consulté par la Commission européenne sur l'application de la réglementation européenne.

- Le Groupe « application de la réglementation » (*the Enforcement Group*), composé de représentants des autorités des Etats membres en charge du contrôle et de l'application des lois, veille à la mise en œuvre de la réglementation de l'UE sur le commerce de spécimens d'espèces sauvages, formule des recommandations pour l'amélioration de son application et assure la circulation d'informations, d'expériences et d'expertises entre les autorités de contrôle des Etats membres.

La CITES et le cadre normatif adopté à l'échelle de l'UE sont d'application obligatoire par les Etats membres de l'UE, dont la France, qui doivent mettre en place un système administratif et juridique en capacité d'assurer la pleine application de leurs dispositions.

41. Décision (EU) 2015/451 du Conseil du 6 mars 2015 relative à l'adhésion de l'Union européenne à la convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES)

42. En effet, avant 2013 et l'adoption de l'amendement de Gaborone, les organisations régionales d'intégration économique ne pouvaient pas adhérer à la convention. A ce jour, l'UE est la seule organisation de ce type à avoir rejoint la CITES et la seule à avoir compétence pour ce faire.

43. Composé du Règlement (CE) n°338/97 du Conseil du 9 décembre 1996 relatif à la protection des espèces de faune et de flore sauvages par le contrôle de leur commerce, du Règlement (CE) n°865/2006 de la Commission (modifié par Règlement (CE) n°100/2008 de la Commission, Règlement (CE) n°791/2012 de la Commission et Règlement d'exécution (UE) n°792/2012 de la Commission) ainsi que d'un règlement de suspension, qui permet de suspendre l'introduction de certaines espèces provenant de certains pays dans l'UE.

44. Conformément aux articles 4.1.a, 4.2.a et 4.6 du Règlement (CE) n°338/97 du Conseil

c. La régulation du commerce d'espèces sauvages en droit interne

Afin de répondre, à l'échelle nationale, aux exigences internationales et européennes portant sur le commerce de spécimens d'espèces de faune et de flore sauvages, des systèmes de délivrance et contrôle des permis doivent être mis en place, des référents doivent être désignés pour traiter des enjeux politiques, juridiques ou scientifiques liés à leur application et des mécanismes de rapportage auprès de l'UE et de la CITES doivent être structurés.

Si ces différents systèmes sont globalement harmonisés entre les Etats parties à la Convention ou membres de l'UE, la mise en place d'un cadre répressif reste, en revanche, du champ de la souveraineté étatique. Ainsi, la France a adopté un cadre normatif applicable à la détection et à la sanction des manquements à la législation relative aux espèces CITES.

Si ce paragraphe n'a pas pour vocation de lister exhaustivement les infractions existantes en droit français en matière CITES, il en identifiera les deux sources principales : le code de l'environnement et le code des douanes.



**LA FRANCE APPLIQUE LA CITES
DEPUIS 1978**

i. L'application de la CITES et des règlements européens en France

La France met en œuvre la CITES au travers des règlements européens portant sur le commerce d'espèces sauvages, directement applicables en droit interne. Certaines des dispositions européennes ont été précisées par le code de l'environnement et l'arrêté du 30 juin 1998⁴⁵, qui liste les conditions dans lesquelles certaines activités doivent être autorisées par l'autorité administrative ou déclarées lorsqu'elles portent sur des espèces sauvages protégées ou réglementées.

L'arsenal juridique français est ainsi relativement étoffé et structuré pour encadrer les activités destinées à mettre des spécimens d'espèces sauvages sur le marché et pour assurer le suivi des importations, (ré)exportations et introduction en provenance de la mer portant sur ceux-ci. Il prévoit également des sanctions en cas de non-respect des dispositions relatives au commerce illégal d'espèces sauvages (*cf. ci-dessous paragraphes ii. et iii.*).

Du point de vue administratif et politique, la France a également organisé ses services et développé des outils destinés à répondre aux exigences de la CITES et des règlements de l'UE. Ainsi, elle a désigné une autorité scientifique, le Muséum national d'Histoire Naturelle (MNHN)⁴⁶, et un organe national de gestion CITES. Ce dernier a un bureau dédié au sein du ministère en charge de l'Environnement, dont les missions sont déclinées à l'échelle régionale par les services déconcentrés, à savoir : en France métropolitaine, les Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) et la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie en Ile-de-France (DRIEE-IF) et, en outre-mer, les Directions de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL), le Haut-Commissariat de la République en Polynésie Française, la Direction des affaires vétérinaires, alimentaires et rurales (DAVAR) en Nouvelle-Calédonie, la Direction des territoires, de l'alimentation et de la mer (DTAM) pour Saint-Pierre-et-Miquelon, la Direction de la Conservation du Patrimoine Naturel (DCPN) pour les Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF) et l'Administration supérieure de Wallis-et-Futuna pour cet archipel polynésien.

⁴⁵ Arrêté du 30 juin 1998 fixant les modalités d'application de la convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction et des règlements (CE) n° 338/97 du Conseil européen et (CE) n° 939/97 de la Commission européenne

⁴⁶ En Nouvelle-Calédonie, l'Institut de recherche pour le développement (IRD) est l'autorité scientifique.

III. LE COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES - ÉLÉMENTS D'INTRODUCTION

La lutte contre les infractions aux règles portant sur le commerce d'espèces sauvages est, elle, une compétence partagée entre trois organes principaux :

- Les douanes, notamment chargées de veiller au respect des règles CITES en matière d'importations mais ayant également compétence pour intervenir à l'échelle interne ;
- L'Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS), dont le contrôle des activités portant sur des espèces sauvages constitue l'une des missions principales : l'ONCFS dispose d'une équipe d'inspecteurs de l'environnement dédiée aux enjeux CITES (la Brigade Mobile d'Intervention CITES-Capture) ;
- L'Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique (OCLAESP), qui peut conduire ou coordonner des enquêtes judiciaires portant sur des faits constituant une violation des règles relatives au commerce de spécimens d'espèces sauvages.

La France produit des rapports réguliers (rapport annuel sur le commerce, rapport bisannuel dits « rapport d'application » et rapport annuel sur le commerce illégal) auprès de la CITES, pour rendre compte de l'application de la convention à l'échelle nationale. Ceux-ci contiennent des données tant qualitatives que quantitatives sur le commerce de spécimens CITES et sur les mesures mises en place par la France pour assurer la compatibilité entre l'exploitation commerciale des espèces sauvages et leur conservation.

ii. La répression des infractions CITES par le code de l'environnement

Le code de l'environnement comprend des dispositions pénales sanctionnant certains comportements et activités pouvant porter sur ou impacter des espèces sauvages dites « protégées » ou « réglementées ». Ces protections différenciées transposent ou complètent le droit de l'UE sur le commerce des espèces sauvages et ainsi, par extension, la CITES.

Selon les interdictions ou limitations définies pour chaque taxon, peuvent ainsi être prohibés ou soumis à autorisation ou déclaration :

- « 1° La destruction ou l'enlèvement des œufs ou des nids, la mutilation, la destruction, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle, la naturalisation [des animaux d'espèces non domestiques visées par un décret en Conseil d'Etat] ou, qu'ils soient vivants ou morts, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur détention, leur mise en vente, leur vente ou leur achat ; 2° La destruction, la coupe, la mutilation, l'arrachage, la cueillette ou l'enlèvement de végétaux [des végétaux d'espèces non domestiques visées par un décret en Conseil d'Etat], de leurs fructifications ou de toute autre forme prise par ces espèces au cours de leur cycle biologique, leur transport, leur colportage, leur

utilisation, leur mise en vente, leur vente ou leur achat, la détention de spécimens prélevés dans le milieu naturel » (article L411-1 du code de l'environnement). Un décret en Conseil d'Etat précise, pour chaque taxon, les conditions et modalités relatives à ces interdictions (article L411-2 du code de l'environnement) ;

- « La production, la détention, la cession à titre gratuit ou onéreux, l'utilisation, le transport, l'introduction quelle qu'en soit l'origine, l'importation sous tous régimes douaniers, l'exportation, la réexportation de tout ou partie d'animaux d'espèces non domestiques et de leurs produits ainsi que des végétaux d'espèces non cultivées et de leurs semences ou parties de plantes, dont la liste est fixée par arrêtés conjoints du ministre chargé de l'environnement et, en tant que de besoin, du ou des ministres compétents, s'ils en font la demande, doivent faire l'objet d'une autorisation délivrée dans les conditions et selon les modalités fixées par un décret en Conseil d'Etat » (article L412-1 du code de l'environnement). Les permis CITES d'importation, d'exportation ou de réexportation ont valeur d'autorisation⁴⁷.

Ces dispositions rendent ainsi applicables, sur le territoire national, les règles érigées par la CITES et les règlements européens portant sur le commerce d'espèces sauvages et exigent des entreprises de transport et de logistique la détention des permis adéquats pour le transport d'espèces sauvages protégées ou réglementées. A défaut, elles pourront être responsables d'avoir conduit leur activité en violation du code de l'environnement.

Ces infractions sont constitutives d'un délit et pourront être punies par :

- Une peine de trois ans d'emprisonnement et une amende de 150 000€ pour les personnes physiques (article L.415-3 du code de l'environnement) ;
- Une peine de sept ans d'emprisonnement et une amende de 750 000€ en cas de délit en bande organisée (article L.415-6 du code de l'environnement).
- Une amende égale au quintuple du maximum du montant encouru par les personnes physiques (donc 750 000€ ici) si l'infraction est commise par une personne morale (article 131-18 du code pénal).

Ces peines ont été fortement rehaussées par la loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages puis par la loi n° 2019-773 du 24 juillet 2019 portant création de l'Office français de la biodiversité, modifiant les missions des fédérations des chasseurs et renforçant la police de l'environnement⁴⁸.

En France, divers agents ayant une mission de police générale ou spéciale sont compétents pour rechercher et constater les infractions au code de l'environnement (articles L172-1 et L415-1 du code de l'environnement), parmi lesquels : les inspecteurs de l'environnement et les agents des douanes.

⁴⁷. Arrêté du 30 juin 1998, article 2

⁴⁸. Initialement, ces faits étaient constitutifs d'un délit passible de 15 000€ d'amende et d'un an d'emprisonnement



Afin d'assurer leur mission, les autorités compétentes disposent de pouvoirs de police plus ou moins étendus (identifiés aux articles L172-4 et suivants du code de l'environnement) permettant, par exemple, la collecte de documents et d'informations, la réalisation de saisies, le recueil de déclarations, etc.

iii. La répression des infractions CITES par le code des douanes

Les douanes sont en première ligne face aux potentiels manquements au cadre normatif s'appliquant aux échanges internationaux de spécimens d'espèces sauvages puisqu'elles sont en charge de la régulation des flux de marchandises. La lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages compte parmi leurs nombreuses missions fiscales et de lutte contre la fraude. Elles disposent, pour cela, de pouvoirs importants (pouvoir de contrôle général, infiltrations, enquêtes sous pseudonyme, visites domiciliaires, etc.).

Aux termes de l'article 215 du code des douanes, tout transport, importation, exportation ou détention qui serait réalisé en contravention avec les engagements internationaux de la France est illégal et peut être sanctionné. En cas de contrôle, le code des douanes inverse la charge de la preuve et fait ainsi peser sur la personne physique ou morale la responsabilité de prouver la licéité des marchandises transportées ou détenues par la présentation des documents adéquats. Ces dispositions s'appliquent directement aux enjeux CITES.

La personne ou l'entreprise qui n'est pas en capacité de fournir une preuve de la licéité des spécimens d'espèces sauvages qu'elle détient ou transporte, c'est-à-dire de présenter le

permis CITES correspondant, sera passible des sanctions suivantes (article 414 du code des douanes) :

- Confiscation de l'objet de la fraude ;
- Confiscation des moyens de transport ;
- Confiscation des objets servant à masquer la fraude ;
- Confiscation des biens et avoirs qui sont le produit direct ou indirect de l'infraction ;
- Amende comprise entre une et deux fois la valeur de l'objet de la fraude ;
- Trois ans d'emprisonnement.

Le cadre normatif français permet donc de rechercher, de constater et de sanctionner les manquements aux règles instaurées par la CITES et la réglementation européenne. S'il a pour objectif de préserver les espèces menacées et d'assurer que les transactions commerciales portant sur leurs spécimens soient conformes aux exigences légales, il cible également la simple détention de spécimens. Dès lors, tant les particuliers que des entreprises étant temporairement en possession de spécimens d'espèces sauvages peuvent être inquiétés s'ils ne sont pas en capacité de prouver l'origine légale des spécimens qu'ils détiennent.

B. LE COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES, UNE ACTIVITÉ PROSPÈRE

1. CARACTÉRISTIQUES ET AMPLEUR DU COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES PROTÉGÉES

a. Une activité aux contours de mieux en mieux documentés



© JAMIE COTTEN - IFAW - WWF US

i. Ampleur à l'échelle internationale

Le commerce illégal d'espèces sauvages est une activité criminelle transnationale et organisée. Celle-ci générerait, chaque année, 4 à 20 milliards d'euros⁴⁹ pour le seul trafic des espèces de la faune et de la flore sauvages, à l'exclusion de la pêche et de l'exploitation forestière illégale⁵⁰. En incluant les revenus tirés de ces deux formes de criminalité environnementale, le commerce illégal portant sur les espèces sauvages représenterait un marché annuel de 60 à 190 milliards d'euros pour les trafiquants⁵¹.

Selon ces estimations, le commerce illégal d'espèces sauvages se placerait ainsi au quatrième rang des activités criminelles transnationales les plus lucratives au monde après le trafic de biens contrefaits, de drogues et d'êtres humains⁵².

Si le commerce d'espèces sauvages est une activité aussi profitable, c'est parce que la demande est d'ampleur mondiale et que les moteurs de consommation, tout comme les produits recherchés, sont particulièrement variés. La consommation de spécimens d'espèces sauvages est en effet motivée par des facteurs divers (*cf. Tableau 7*) et cible ainsi tant des spécimens vivants que des parties (écailles, peaux, griffes, racines, etc.) et produits qui en sont issus (maroquineries, parfums, produits médicaux, etc.). Ainsi, la demande, bien que variable en volumes et en spécimens recherchés, existe sur tous les continents.

49. Valeur en dollars : 5 à 23 milliards. Voir source en note de bas de page n°49

50. Les activités de pêche illégale ont été estimées à 15,5 à 36,4 milliards de dollars et l'exploitation forestière illégale représenterait un marché d'une valeur de 52 à 157 milliards de dollars

51. Dans ce paragraphe, les valeurs sont issues du rapport du Global Financial Integrity (GFI), *Transnational Crime and the Developing World, 2017* et sont converties du dollar à l'euro à partir du taux de change moyen entre le dollar et l'euro pour l'année 2017, soit 0,887036.

52. Respectivement estimés à 923 milliards à 1,13 billions de dollars (818 milliards à 1 billion d'euros), 426 à 652 milliards de dollars (378 à 578 milliards d'euros) et 150,2 milliards de dollars (133,2 milliards d'euros) selon le GFI.

MOTIVATIONS	DESCRIPTION
1 Culturelle	Comportements représentant l'achat ou l'utilisation de produits en reconnaissance ou en célébration d'un aspect spécifique du patrimoine culturel ou de la tradition.
2 Emotionnelle	Comportements qui représentent l'achat ou l'utilisation de produits pour satisfaire le plaisir hédoniste - c'est-à-dire comme parure ou élément décoratif.
3 Financière	Comportements qui représentent l'achat ou l'utilisation de produits à des fins de placement, comme stratégie de sécurité financière ou autre.
4 Fonctionnelle	Comportements qui représentent l'achat ou l'utilisation de produits pour remplir une fonction ou un usage quotidien.
5 Nutritionnelle	Comportements qui représentent l'achat ou l'utilisation de produits pour répondre à un simple besoin de protéines ou de nourriture.
6 Médicinale	Comportements qui représentent l'achat ou l'utilisation de produits perçus comme un traitement pour une maladie ou comme vecteur de bien-être (c'est-à-dire curatif ou en préventif).
7 Récréative	Comportements qui représentent l'achat ou l'utilisation de produits dans le cadre d'une activité de loisir ou d'un passe-temps.
8 « Réputationnelle »	Comportements qui représentent l'achat ou l'utilisation de produits dans le but d'améliorer la réputation ; pour gagner de l'argent dans une transaction commerciale.
9 Sociale	Comportements qui représentent l'achat ou l'utilisation de produits pour un gain social - pour impressionner un groupe de pairs avec un nouveau statut ou une nouvelle richesse.
10 Spirituelle	Les comportements qui représentent l'achat ou l'utilisation de produits pour apporter de la chance ou la « bonne fortune » dans le cadre professionnel ou personnel.

Tableau 7 : Motivations à la consommation de spécimens d'espèces sauvages

Source : Burgess G., *Powers of persuasion? Conservation Communications, Behavioural Change and Reducing Demand for Illegal Wildlife Products*, Bulletin TRAFFIC 28(2), Cambridge, United Kingdom, Octobre 2016, p.69 (Traduction : WWF France)

Toutefois, il reste difficile d'évaluer l'ampleur de la criminalité liée aux espèces sauvages car elle n'est, à ce jour, pas encore communément considérée comme faisant partie de la « grande criminalité »⁵³. A ce titre, elle n'est pas surveillée et enregistrée de la même manière, pouvant créer d'importants déficits d'informations. Tentant de palier cela, plusieurs outils nationaux, régionaux ou internationaux, institutionnels ou privés, ont été développés pour rassembler des informations sur les infractions liées aux espèces sauvages.

La base de données WISE (*World Wildlife Seizure Database*), qui répertorie les saisies de spécimens d'espèces CITES enregistrées dans le monde⁵⁴, comprend par exemple plus de 164 000 saisies pour la période 2004 - 2015⁵⁵. Elle ne couvre qu'un

53. Site de la CITES : <https://www.cites.org/fra/prog/iccwc.php/Wildlife-Crime>, consulté le 17 décembre 2019

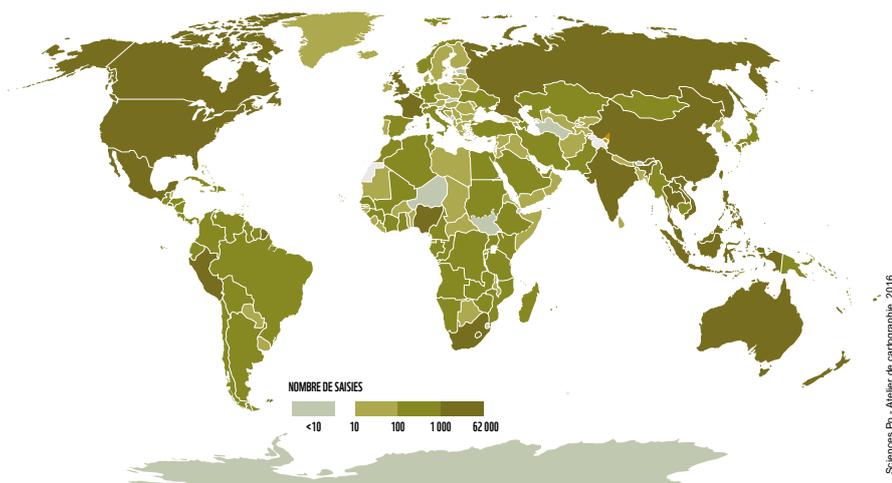
54. Alimentée par d'autres bases de données dont, en particulier, USFWS-LEMIS, EU-TWIX et WCO-CEN ainsi que des rapports annuels et biannuels CITES, les rapports CITES spéciaux.

55. UNODC, *World Wildlife Crime Report – Trafficking in protected species*, 2016, p.13

III. LE COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES - ÉLÉMENTS D'INTRODUCTION

nombre restreint de saisies CITES et ne tient par ailleurs pas compte des échanges illicites d'espèces sauvages réalisés au sein d'un même pays⁵⁶ ni des saisies portant sur des espèces protégées par une autre norme que la CITES.

Sur les 35 800 espèces que couvrent actuellement les annexes CITES, près de 7 000 (soit environ 20%) ont été identifiées parmi les saisies contenues dans la base de données WISE⁵⁷. Cette diversité se traduit également dans le nombre de pays identifiés comme « source » pour les spécimens saisis et ainsi impactés par le commerce illégal d'espèces sauvages (cf. Carte 1).



Saisies Po - Atelier de cartographie, 2016

Carte 1 : Nombre total de saisies par pays identifié comme source entre 2004 et 2015

Source : Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime (UNODC), *World Wildlife Crime Report 2016* p. 27

D'autres données portant sur certains taxons ou certaines zones géographiques existent par ailleurs⁵⁸ et permettent d'obtenir des informations précises sur certaines caractéristiques ou tendances du commerce illégal d'espèces sauvages. Des bases de données compilant les saisies de cornes de rhinocéros et d'ivoire d'éléphants permettent par exemple d'identifier le mode de transport le plus utilisé pour le commerce illégal portant sur ces spécimens (cf. Tableau 8) :

SPÉCIMENS	UNITÉS	TERRE	AIR	MER	TOTAL
Cornes de rhinocéros	Nombre de saisies	82	60	5	147
	Nombre de saisies (>500kg)	15	12	49	76
Ivoire d'éléphants	Poids (tonnes)	23,9	13,9	100,6	138,4

Tableau 8 : Nombre de saisies de cornes de rhinocéros et d'ivoire d'éléphant par mode de transport entre 2009 et 2013

Source : Milliken T., *Illegal trade in ivory and rhino horn: An assessment report to improve law enforcement under the Wildlife TRAPS Project, USAID and TRAFFIC, 2014*

L'utilisation des saisies comme indicateur en matière de commerce illégal d'espèces sauvages est important car il permet de décrypter certaines de ses caractéristiques et tendances mais n'est cependant pas suffisant. En effet, les moyens et capacités mis au service de la détection et de l'interception de spécimens d'espèces sauvages illégalement échangés ainsi que de l'enregistrement des saisies réalisées, par chaque

⁵⁶. C'est-à-dire ne comportant pas d'élément international.

⁵⁷. UNODC, *World Wildlife Crime Report – Trafficking in protected species*, 2016, p.13

⁵⁸. Par exemple, la base de données ETIS (*Elephant Trade Information System*), les données rassemblées par des groupes spécialisés tels que le Groupe de spécialistes des rhinocéros d'Afrique de l'UICN ou encore EU-TWIX qui rassemble les données de saisies réalisées dans l'UE.

Etat, exerce une influence sur les résultats obtenus. Il est par ailleurs estimé que seul 10% du commerce illégal d'espèces sauvages fait l'objet de saisies⁵⁹.

ii. Caractéristiques générales du commerce illégal d'espèces sauvages

Un basculement vers la criminalité organisée. Afin de répondre à la demande internationale et de connecter de plus en plus efficacement les zones d'approvisionnement aux marchés, les trafiquants d'espèces sauvages se sont progressivement professionnalisés et structurés. Désormais, le commerce illégal d'espèces sauvages profite, en grande partie, à des bandes organisées à l'échelle transcontinentale, particulièrement informées, financées et outillées pour mener à bien leur activité depuis le pays source vers le consommateur final (cf. Figure 4 ci-dessous). De l'utilisation de technologies (de géolocalisation, de vision nocturne, etc.) pour braconner, à l'usinage et/ou au camouflage des spécimens pour en transformer leur apparence, à la structuration d'un réseau d'informateurs et de mules, jusqu'à la création de sociétés écran pour le transport et la mise sur le marché des spécimens, les trafiquants multiplient les stratégies pour échapper à la détection et ainsi protéger leur chaîne d'approvisionnement. Malgré l'adoption de cadres normatifs de plus en plus complets par les Etats et une prise en compte croissante de cet enjeu par les services de contrôle et d'application des lois, les réseaux criminels sont parvenus à structurer leur(s) chaîne(s) d'approvisionnement et à bâtir une affaire particulièrement lucrative.

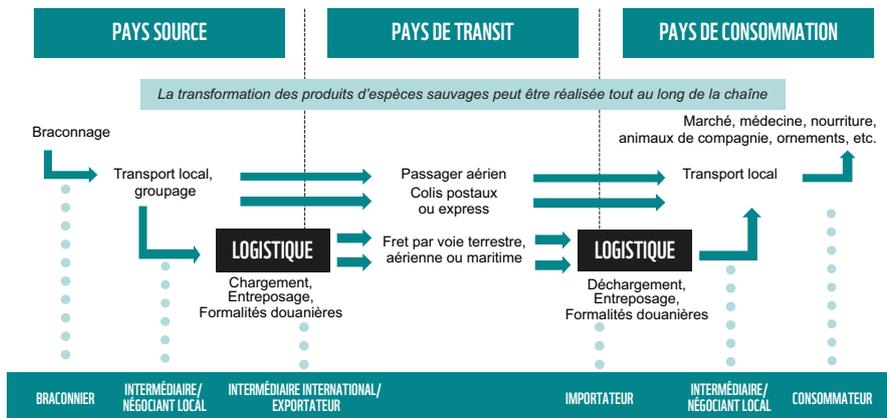


Figure 4 : La chaîne de valeur du commerce illégal d'espèces sauvages

Source : TRAFFIC, M. Zavagli

Comparativement à d'autres activités illégales, le commerce illégal d'espèces sauvages est à ce jour une activité génératrice de profits particulièrement élevés au regard du risque encouru par les individus y prenant part. En effet, le risque de détection, de poursuite et de condamnation des trafiquants, bien que variable selon les Etats, est encore très faible. Le manque de sensibilisation et de formation des agents de contrôle et des magistrats, le faible développement des outils technologiques et des capacités de renseignement appliqués au commerce illégal d'espèces sauvages et la législation parfois lacunaire ou insuffisamment dissuasive de certains pays comptent parmi les facteurs limitants.

Des réseaux agiles aux méthodes évolutives. En se professionnalisant, les trafiquants ont développé leur capacité d'adaptation, accentuant ainsi les difficultés de détection et d'investigation sur les réseaux. La mutation opérée par

⁵⁹. En France : Douanes françaises, comm. pers. à WWF France, 5 juin 2018 / A l'international : INTERPOL, *Global Wildlife Enforcement – Strengthening Law Enforcement Cooperation Against Wildlife Crime*, 2018, p. 10

III. LE COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES - ÉLÉMENTS D'INTRODUCTION

les réseaux organisés peut notamment être observée dans leur capacité à :

- Structurer des réseaux de distribution multicanale : pour atteindre des acheteurs potentiels puis remettre les spécimens vendus, les trafiquants se sont adaptés aux transformations sociétales. En effet, si les traditionnelles ventes physiques subsistent, les transactions commerciales se déplacent de plus en plus vers les sites internet et les médias sociaux. En conséquence de cette mise en relation à distance entre vendeur et acheteur, plusieurs secteurs économiques se retrouvent plus fortement confrontés à la problématique du commerce illégal d'espèces sauvages, notamment :
 - Les entreprises du secteur numérique, fournissant des outils de recherches sur Internet ou des plateformes pour la mise en ligne d'annonces ;
 - Les établissements bancaires ou de services de paiement en ligne, dont les solutions seront utilisées entre vendeur et acheteur⁶⁰ ;
 - Les services de messagerie, express ou non, utilisés de manière croissante pour l'envoi des spécimens vendus.
- Réviser leurs méthodes selon les évolutions normatives ou le durcissement des contrôles : les caractéristiques et tendances du commerce illégal d'espèces sauvages peuvent s'avérer difficiles à discerner du fait du nombre restreint de données collectées ou publiées à ce sujet et du fait des disparités entre les actions engagées par les Etats pour y faire obstacle. Toutefois, la question de l'harmonisation des législations nationales en lien avec la protection des espèces sauvages est régulièrement posée afin de gommer au mieux les disparités, quelquefois importantes, entre les différentes réponses juridiques au commerce illégal d'espèces protégées. C'est le cas notamment en Afrique centrale, où une telle harmonisation renforcée des lois sur la faune sauvage contribuerait à apporter une réponse cohérente et forte à cette sous-région, dont les braconniers et les trafiquants utilisent les frontières très poreuses pour exercer leurs activités. Malheureusement, « *il y a actuellement des messages différents qui produisent des effets pervers. Par exemple, puisque les lois du Congo sont maintenant plus strictes, en termes d'emprisonnement, et fonctionnent comme un moyen de dissuasion plus efficace qu'au Gabon ou au Cameroun, certains trafiquants d'ivoire ont indiqué qu'ils préfèrent opérer au Gabon ou au Cameroun car, s'ils sont arrêtés, ils ne feront face qu'à des peines minimales*

par rapport à la situation au Congo »⁶¹. Les trafiquants font également évoluer les itinéraires empruntés en fonction du renforcement de l'application des lois à l'échelle d'un Etat ou d'une plateforme d'échanges. Par exemple, le renforcement de la vigilance des principaux ports de Tanzanie à l'égard du commerce illégal d'espèces sauvages (par la mise en place de brigades cynophiles, la formation des agents des douanes, etc.) a contraint les trafiquants à revoir leur itinéraire de transport illégal de l'ivoire depuis l'Afrique vers l'Asie. En effet, depuis 2015, aucune saisie de ce type n'a été réalisée sur les Ports de Dar-as-Salaam et de Zanzibar⁶². En Europe, de récentes saisies d'anguilles européennes destinées au marché asiatique montrent également une évolution des itinéraires empruntés par les trafiquants, qui recherchent sans doute à éviter les plateformes d'échanges (aéroports principalement) qui ont accru leur capacité de détection de ce commerce illégal⁶³. Enfin, les trafiquants mettent en place des stratégies visant à utiliser, de manière intensive mais sur un temps court, une méthode de contrebande, afin de transporter des quantités importantes de spécimens avant l'adaptation des contrôles dans les ports, aéroports ou aux frontières. Cela a par exemple été observé pour le commerce illégal d'ivoire, entre le Zimbabwe et Hong Kong en 2015 et 2017⁶⁴.

- Diversifier les méthodes de dissimulation de leur activité : afin de tromper les contrôles physiques ou documentaires opérés sur les chaînes de transport, les trafiquants d'espèces sauvages emploient diverses méthodes (*voir pages 54 et 55 ci-après*).

60. Ces deux enjeux ne sont pas adressés dans ce rapport mais ont été notamment développés dans la publication relative à la lutte contre les biens contrefaits suivante : Chambre Internationale de Commerce, Initiative BASCAP (*Business Action to Stop Counterfeiting and Piracy*), *Roles and responsibilities of intermediaries : fighting counterfeiting and piracy in the supply chain*, 2015, p. 78 à 94

61. Nkoke S.C., Lagrot J.F., Ringuet S. and Milliken T., *Ivory Markets in Central Africa – Market Surveys in Cameroon, Central African Republic, Congo, Democratic Republic of the Congo and Gabon*, 2007, 2009, 2014/2015. TRAFFIC. Yaoundé, Cameroon and Cambridge, UK., 2017, page 64

62. Les efforts de renforcement des contrôles et de la vigilance des autorités face au commerce illégal d'espèces sauvages dans les Ports de Dar-es-Salaam et Zanzibar auraient permis de dissuader les trafiquants d'utiliser ces plateformes d'échanges comme points de transit ou de sortie de spécimens en Tanzanie. Ces efforts restent vraisemblablement fragiles puisque 27 saisies portant sur des espèces sauvages ont été réalisées dans la région de Dar-es-Salaam entre 2016 et 2018, démontrant que l'activité n'est toutefois pas éliminée : TRAFFIC, Little L., *Countering wildlife trafficking through Tanzania's sea ports*, 2019, p.7

63. TRAFFIC. Communiqué de presse, *TRAFFIC warns European eel trafficking surge as fishing season gets underway*, 15 novembre 2019

64. C4ADS, *In Plane Sight*, 2018, p.46 & C4ADS, *Flying under the radar*, 2017, p.56 : au cours de l'année 2017, plusieurs unités centrales d'ordinateurs ont été saisies par les douanes de Hong-Kong car elles dissimulaient de l'ivoire brut dans des compartiments aménagés pour les contenir. Les pièces d'ivoire étaient découpées de manière industrielle et les itinéraires empruntés par les trafiquants étaient identiques dans les deux affaires concernées : départ de l'aéroport de Harare (Zimbabwe), transit par Dubaï (Emirats Arabes Unis) et atterrissage à Hong Kong. Des saisies datant de 2015 et portant sur des pièces d'ivoire également rectangulaires, dissimulées dans des vestes spécialement conçues pour leur transport, sur ce même itinéraire, avaient également été réalisées. La répétition de saisies identiques démontre l'utilisation, sur un temps restreint mais de manière intensive, de certaines méthodes par les réseaux criminels, qui en changeront lorsque celles-ci seront détectées trop fréquemment par les autorités.



1. Utilisation frauduleuse de permis CITES :

- Permis non valide ;
- Permis contrefait ;
- Permis falsifié ;

2. Absence de permis CITES (contrebande) :

- Dissimulation dans les bagages personnels (2a) ;
- Dissimulation sur la personne (2b) ;
- Dissimulation à l'intérieur des moyens de transports (moteurs de voiture, caisses à double fond, etc.) (2c) ;
- Dissimulation au milieu d'autres marchandises (2d) ;
- Dissimulation dans des colis (2e) ;
- Déclaration fausse ou imprécise quant à la nature des biens transportés (2f) ;
- Modification de l'aspect du spécimen (2g) ;

3. Dissimulation d'une activité par une fraude administrative ou commerciale :

- Création de sociétés écran ;
- Contournement des contrôles opérés par les compagnies de transport, en soumettant la marchandise à un intermédiaire de transport, qui enregistrera leur envoi parmi d'autres afin d'échapper à la vigilance de certains transporteurs ayant déjà refusé le colis ou repéré l'entreprise frauduleuse.



2b : 26kg d'ivoire dissimulés dans ces vestes spécialement conçues ont été saisis à Hong-Kong, sur un passager ayant effectué un vol depuis Abidjan (Côte d'Ivoire).



2c : 70 tortues dissimulées dans deux sacs de sport placés dans le compartiment de bagages d'un ferry au Maroc, arrivé au Port de Sète par ferry et saisies par les douanes le 28 avril 2016.



2a : 1 529 tortues vivantes saisies par les douanes à l'aéroport international de Manille (Philippines), le 3 mars 2019
© Bureau of customs, NAI A



2e : 800 et 1200 hippocampes séchés saisis au centre de tri postal de Chilly-Mazarin (France) à destination du Vietnam le 28 juillet puis 6 août 2016 - ©



2d : 5,26 tonnes d'écailles de pangolins dissimulées dans un conteneur de noix de cajou en provenance du Nigeria ont été saisies au Vietnam le 24 mai 2019. © WWF-US - Keith Arnold



2g : 6 défenses d'éléphants (25,2 kg d'ivoire) dissimulées sous la forme d'un tabouret, dans un colis en fret express en provenance du Mozambique et à destination du Laos via la France, saisies le 12 août 2014 par les douanes françaises – identifié suite au constat d'une différence de composition lors du contrôle du colis aux rayons X. © Douanes françaises

2e : 16 avril 2016 à l'aéroport international (ivoire) via Dubaï. © Douanes de Hong-Kong



2f : 2342 pièces d'ivoire d'éléphant (6 tonnes) déclarées comme « du parquet » ("wooden floor tiles") ont été saisies le 10 décembre 2012 – l'ivoire était dissimulé dans plusieurs caisses en bois spécialement conçues pour ressembler à des piles de bois scié. Les deux conteneurs, en provenance du Togo, via l'Espagne et la Malaisie, et à destination de la Chine, ont été suivis par les douanes malaysiennes depuis le port de départ. © Elizabeth John/TRAFFIC



2f : 2342 pièces d'ivoire d'éléphant (6 tonnes) déclarées comme « du parquet » ("wooden floor tiles") ont été saisies le 10 décembre 2012 – l'ivoire était dissimulé dans plusieurs caisses en bois spécialement conçues pour ressembler à des piles de bois scié. Les deux conteneurs, en provenance du Togo, via l'Espagne et la Malaisie, et à destination de la Chine, ont été suivis par les douanes malaysiennes depuis le port de départ. © Elizabeth John/TRAFFIC



2g : Mazarin (France) dans deux colis en provenance du Mozambique. © Douanes françaises



1 : Extrait d'un permis CITES falsifié (le nom de la Convention est erroné) Source : NEPCoN, Fake documents – How to spot them and what to do about them, 2017, p.6

III. LE COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES - ÉLÉMENTS D'INTRODUCTION

Enfin, la corruption a été reconnue au plus haut niveau comme étant liée au commerce illégal d'espèces sauvages⁶⁵. Elle est en effet utilisée par les trafiquants auprès d'entreprises d'une part, pour avoir accès à des zones propices au braconnage ou pour dissimuler des spécimens parmi les marchandises légalement transportées, ainsi qu'auprès d'agents publics afin d'obtenir des permis, éviter les contrôles ou encore faire accepter des documents frauduleux⁶⁶. Elle est un paramètre indispensable à prendre en compte dans la mise en place de mesures de lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages (cf. *Chapitre VI, B., 1.*). De manière complémentaire, l'utilisation de documents frauduleux est une pratique couramment identifiée dans le commerce illégal d'espèces sauvages. En effet, certains trafiquants, plutôt que de dissimuler leur marchandise frauduleuse, feront le choix⁶⁷ de déclarer leur cargaison mais présenteront des documents falsifiés pour franchir une frontière. En matière CITES, la falsification de documents, qui peut être facilitée par la corruption, est ainsi employée dans le but d'identifier les spécimens comme bénéficiant d'une protection moins élevée. Pour cela, les permis CITES seront frauduleusement établis afin d'identifier les spécimens transportés comme appartenant à un taxon pour lequel le niveau de protection est moins élevé, comme n'étant pas destinés à un échange commercial ou encore pour modifier l'origine des espèces et indiquer qu'elles ont été cultivées ou élevées en captivité⁶⁸. Cette dernière méthode a notamment été utilisée, entre 2009 et 2011, pour exporter depuis la Guinée vers la Chine, 130 chimpanzés et 10 gorilles. Pourtant, aucun établissement d'élevage de grands singes en captivité n'est répertorié en Guinée et aucune exportation n'a été enregistrée par le pays sur l'ensemble de la période. Les autorités chinoises, en n'identifiant pas les incohérences entre les exportations et les importations enregistrés, et en ne croisant pas les informations contenues dans les permis avec les listes CITES d'établissements d'élevage, n'ont pas identifié la fraude⁶⁹. Malgré la sécurisation de plus en plus forte du système d'émission et de contrôle des permis CITES, ces différentes fraudes sont encore susceptibles de se produire, notamment du fait d'un manque de formation des agents à la problématique du commerce illégal d'espèces sauvages et aux procédures de contrôle, et de la difficulté que peut représenter l'identification de certaines espèces par rapport à une espèce semblable.

La structuration de réseaux informés et usant de méthodologies particulièrement robustes pour parvenir à leurs fins n'est pas sans rappeler les activités liées au trafic de drogues, de tabac

ou de biens contrefaits par exemple. En effet, en prenant de l'ampleur, le commerce illégal d'espèces sauvages est devenu de plus en plus interconnecté avec d'autres formes de crimes organisés. Par les revenus qu'il permet de générer, il peut en effet contribuer à financer d'autres activités illégales ou permettre aux organisations criminelles de diversifier leurs sources de revenus en s'intéressant à une activité moins bien détectée par les services de contrôles.

iii. Ampleur à l'échelle nationale : France métropolitaine

Chaque année, les douanes françaises réalisent plusieurs centaines de constatations portant sur la détention, le transport, la vente, la cession ou l'échange non réguliers d'animaux et de végétaux protégés par la CITES ou de parties et produits qui en sont issus (cf. *Figure 5*). Notamment postés aux frontières et aux points d'entrée et de sortie du territoire français, ses agents réalisent en effet des contrôles et luttent contre les fraudes à la réglementation CITES, en particulier sur les marchandises importées.

Si le nombre de constatations réalisées par les douanes fluctue faiblement chaque année⁷⁰, le nombre et la nature des spécimens saisis sont, eux, plus variés. Sur l'ensemble des données disponibles sur la période étudiée, les quantités d'ivoire brut saisi ont par exemple varié de 78 kilogrammes en 2009 à 790 kilogrammes en 2016, pour redescendre à 270 kilogrammes en 2017. Le nombre d'animaux naturalisés saisis par les douanes françaises fluctue également chaque année avec, par exemple, 229 animaux saisis en 2009, 487 en 2010, 16 en 2016 et 150 en 2017.

Au total, en neuf ans (de 2009 à 2017), les douanes françaises ont saisi 3 847 kg d'ivoire brut. Sur cette même période, elles ont également saisi 6 376 articles manufacturés à base d'ivoire ainsi que 7 643 animaux vivants (cf. *Figure 5*)⁷¹.

Les données relatives au nombre de constatations portant sur des espèces sauvages protégées sont publiées chaque année par l'administration douanière. En revanche, le détail des saisies (nombre d'animaux vivants, d'objets en ivoire, etc.) n'est pas systématiquement rendu public (il n'a par exemple pas été communiqué en 2018).

En France, les saisies portant sur des espèces sauvages inscrites à la CITES sont principalement réalisées dans les aéroports et les centres de courrier (cf. *Figure 6*)⁷². Bien que ces résultats soient influencés par le fait que l'essentiel (83,5%) des données

65. Résolutions de l'Assemblée Générale des Nations Unies (dont celles de 2015 – résolution 69/314 –, de 2016 – résolution 70/301 –, de 2017 – résolution 71/326, et de 2019 – résolution 73/343), résolutions CITES (notamment résolution Conf. 17.6 de 2016, « Interdire, prévenir, détecter et réprimer la corruption qui facilite les activités menées en violation de la Convention »), etc.

66. WWF, *Fighting illicit wildlife trafficking: A consultation with governments*, 2012

67. Ce choix peut parfois s'imposer. En effet, le transport d'animaux vivants d'une certaine masse (gorilles, tigres, etc.) ne permet pas toujours d'opter pour la dissimulation ou nécessiterait de corrompre un nombre trop important d'agents par exemple.

68. Ce qui permet généralement à une espèce inscrite en annexe I de la CITES d'être traitée comme une espèce inscrite en annexe II.

69. Global Financial Integrity, *Illicit Financial Flows and the Illegal Trade in Great Apes*, October 2018, p. 12

70. 570 constatations réalisées en moyenne chaque année entre 2003 et 2018, avec un écart-type de 112,15.

71. Source des données : Douanes françaises

72. Source des données : EU-TWIX (période 2006 – 2017), sur 2155 saisies rapportées par les autorités françaises. La catégorie « Autres lieux » inclus : les saisies pour lesquelles le lieu n'a pas été renseigné puis, dans des proportions ne dépassant pas 7,89% (saisies réalisées sur des propriétés privées), les saisies réalisées dans des marchés et magasins, des routes, autoroutes et parkings, des ventes, expositions, spectacles et vente au enchères, des parcs zoologiques, des musées et institutions scientifiques, aux frontières, en haute mer et en zone de libre échange ainsi que dans des gares ferroviaires et ports fluviaux.

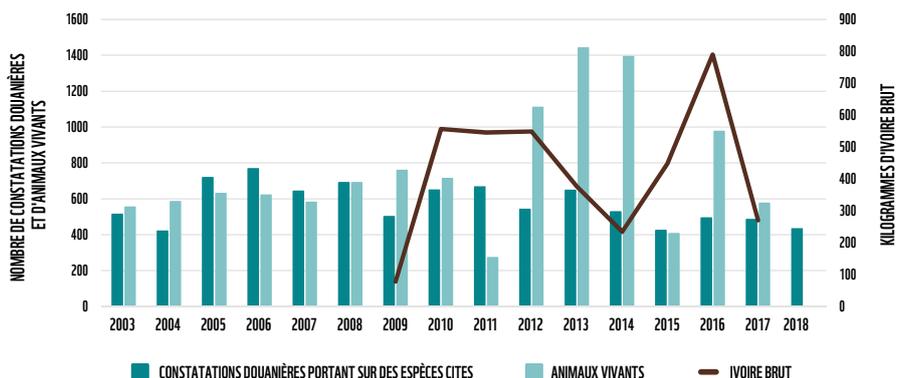


Figure 5 : Saisies et constatations douanières* portant sur des espèces sauvages protégées par la CITES entre 2003 et 2018

Source des données : Douanes françaises

* Le détail des constatations réalisées en 2018 n'ont pas été communiquées par les douanes.

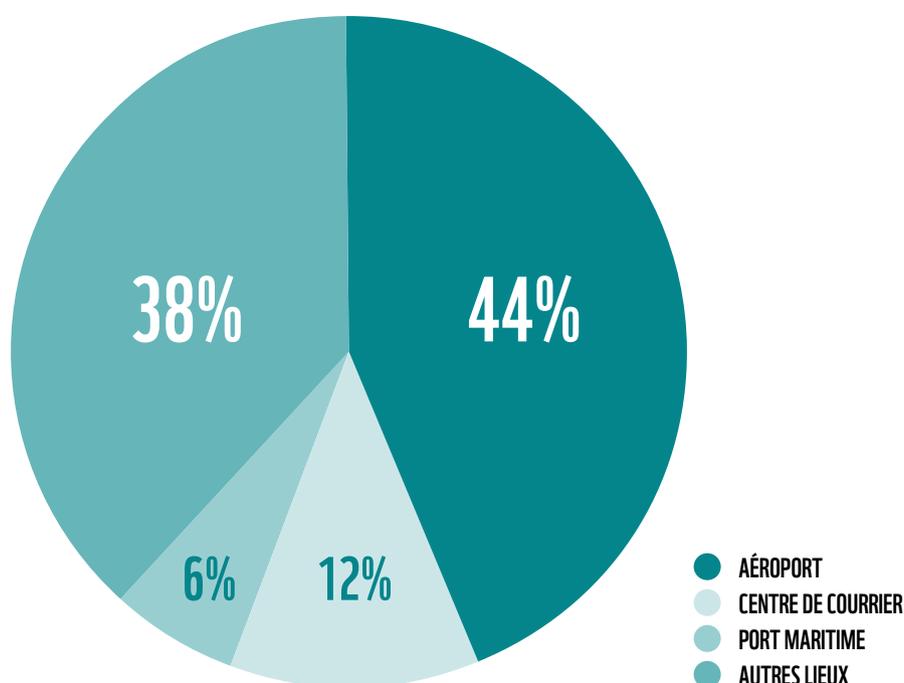


Figure 6 : Répartition des saisies d'espèces sauvages rapportées par la France entre 2006 et 2017 (n=2155) selon le lieu où elles ont été réalisées

Source des données : EU-TWIX

prises en compte dans cette étude ont été renseignées par les douanes françaises⁷³, autorité particulièrement présente sur ces points clés du territoire, ils démontrent l'importance d'aborder la problématique du commerce illégal d'espèces sauvages sous l'angle du transport. En effet, plus de 61% des saisies de spécimens enregistrées en France ont lieu dans ces épicentres des échanges internationaux.

Chaque année, un quart à un tiers des saisies douanières d'espèces sauvages ont lieu à l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle⁷⁴. En tant que plateforme dominante, sur le territoire national, pour le transport de marchandises et de passagers, il est en effet particulièrement exposé au risque de commerce illégal d'espèces sauvages. Cependant, les efforts centrés sur cette plateforme ne suffiront pas, à eux-seuls, à faire obstacle à cette activité sur le territoire.

73. Données renseignées dans EU-TWIX

74. Chiffres communiqués par la Direction interrégionale des douanes de Paris aéroports au WWF France le 21 mai 2019



© CHRIS LASKEY



ZOOM

Problématique spécifique de la viande d'espèces sauvages⁷⁵

En Europe, la France est un voire le pays par lequel la viande de brousse entre illégalement sur le continent. Bien que généralement saisie par les douanes auprès des passagers sur le fondement de l'interdiction d'importer, dans l'UE, de la viande ou des produits carnés⁷⁶, la détention de viande d'espèces sauvages peut également constituer une infraction à la réglementation relative à la protection des espèces sauvages et, par conséquent, à la CITES. En effet, de la viande de singes (par exemple, des singes du genre *Cercopithecus*), de pangolins (par exemple, le pangolin à longue queue *Uromanis tetradactyla*) ou de certaines espèces de crocodiles (par exemple, le faux gavial d'Afrique *Crocodylus cataphractus*) protégés est régulièrement saisie à l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle où il est estimé que 273 tonnes de viande d'espèces sauvages seraient chaque année ramenées depuis l'Afrique vers la France via la plateforme, soit un peu plus de 5 tonnes par semaine⁷⁷. En 2018, 25 tonnes de viande d'espèces sauvages ont été saisies dans les aéroports parisiens (Orly et Paris-CDG)⁷⁸.

75. Viande provenant d'animaux sauvages destinée à la consommation humaine (définition donnée dans le document Doc. 11.44 « La viande de brousse en tant que question de commerce et de gestion d'espèces sauvages », CdP11 de la CITES)

76. Site de la douane française : <https://www.douane.gouv.fr/demarche/vous-recevez-par-colis-ou-transportez-dans-vos-bagages-des-produits-d'origine-animale>

77. Chaher A.-L., *The scale of illegal meat importation from Africa to Europe via Paris*, Conservation Letters 3, 2010, 317-323

78. Radio France Internationale, Reportage, *Douanes et viande de brousse*, 25 juin 2019 : <http://www.rfi.fr/emission/20190625-douanes-viande-brousse-reportage-roissy>, consulté le 4 octobre 2019

III. LE COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES - ÉLÉMENTS D'INTRODUCTION

b. Itinéraires connus

i. Panorama global

Le commerce illégal d'espèces sauvages est une activité transcontinentale impactant presque tous les pays du monde⁷⁹. Si l'Afrique, notamment subsaharienne, constitue une zone de prélèvement majeure pour les spécimens d'espèces visées par cette activité illégale, et l'Asie, en particulier orientale (Chine) et du sud-est, le principal marché, de nombreux pays d'Amérique, d'Europe, du Moyen-Orient et d'Océanie sont également concernés par le commerce illégal d'espèces sauvages.

En effet, du fait de la diversité des espèces inscrites à la CITES faisant l'objet d'un commerce illégal et de la diversité des consommateurs d'espèces sauvages, de nombreux pays peuvent être à la fois un pays source, un pays d'origine ou de transit et/ou un marché final.

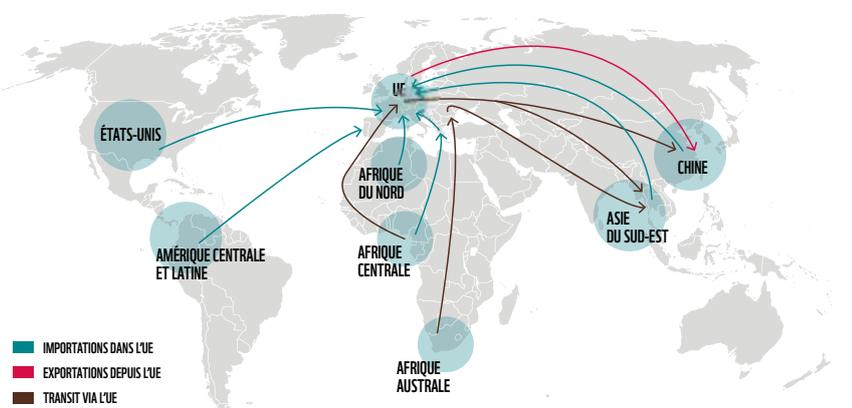
ii. En Europe

Sur les itinéraires du commerce illégal d'espèces sauvages, l'Europe, et en particulier l'UE, représente à la fois, mais dans des proportions variables, une zone source, d'origine, de transit et de destination finale (cf. Carte 2, ci-contre).

Comme pays source, quelques Etats européens sont identifiés sur les itinéraires du commerce illégal, notamment sur des espèces dont les quotas et/ou les règles entourant la pêche et la commercialisation ne sont pas respectés : les anguilles européennes *Anguilla anguilla*⁸⁰ et les esturgeons (*Huso spp.* et *Acipenseriformes spp.*)⁸¹.

L'UE est par ailleurs une zone d'escale particulièrement identifiée sur les itinéraires du commerce illégal d'espèces sauvages, tant dans le transport de marchandises que de passagers. Du fait des importantes connexions commerciales avec l'Afrique et avec l'Asie, l'UE est en effet un carrefour de ce trafic exploitant les liaisons aériennes et maritimes existantes entre ces continents. L'ivoire d'éléphant, les reptiles (peaux et tortues vivantes notamment) et les parties et produits issus de félins comptent parmi les spécimens transitant par l'UE⁸².

Enfin, l'UE est une zone de consommation importante d'espèces sauvages, notamment de plantes d'ornements et de produits médicinaux dont la composition comprend des végétaux ou extraits de végétaux issus d'espèces inscrites à la CITES, d'oiseaux ainsi que de reptiles (notamment de parties et produits qui en sont issus) protégés⁸³.



Carte 2 : Itinéraires du commerce illégal d'espèces sauvages depuis, vers et à travers l'Europe

Source : Commission européenne, 2016

79. UNODC, World Wildlife Crime Report – Trafficking in protected species, 2016, p.27

80. Jusqu'à 100 tonnes pourraient être illégalement pêchées en Europe puis exportées chaque année. Source : Sustainable Eel Group, Quantifying the illegal trade in European glass eels (*Anguilla Anguilla*): Evidences and indicators, 2018, p. 3

81. Harris L. and Shiraishi H., TRAFFIC and WWF joint report, Understanding the global caviar market – Results of a rapid assessment on trade in sturgeon caviar, 2018

82. Mundy-Taylor V., TRAFFIC, Report prepared for the European Commission, Illegal wildlife trade and the European Union – An analysis of EU-TWIX seizure data for the period 2007-2011, 2013.

83. Ibid

Cette place centrale de l'UE sur les itinéraires du commerce illégal d'espèces sauvages est corroborée par les résultats d'une étude du Centre de recherche sur la défense (C4ADS – *Center for Advanced Defense Studies*), se concentrant sur les saisies réalisées dans le secteur aérien⁸⁴. Dressant une carte du parcours aérien (réalisé ou projeté) de 1346 saisies portant sur de l'ivoire, des cornes de rhinocéros, des reptiles, des pangolins, des oiseaux, des espèces marines et des mammifères⁸⁵ entre 2009 et 2017, cette étude met en exergue le rôle central de l'UE sur ces itinéraires (cf. Carte 3) et, par extension, celui de ses aéroports internationaux.



Carte 3 : Cartographie des itinéraires aériens empruntés ou projetés pour les saisies enregistrées dans la base de données de C4ADS pour la période 2009 - 2017

Source : C4ADS, *In plane sight*, 2018, p.24 (ROUTES partnership)

Quelques aéroports internationaux situés au nord de l'Europe sont identifiés comme les points d'entrée, de transit ou de sortie principaux dans l'UE : Heathrow (Royaume-Uni), Schiphol (Pays-Bas), Francfort (Allemagne) et Paris-CDG (France) notamment. L'aéroport Adolfo Suarez Madrid-Barajas (Espagne) est également identifié comme une plateforme européenne clé pour le trafic d'espèces sauvages protégées. Ces aéroports sont ainsi des acteurs centraux à sensibiliser et à mobiliser sur les problématiques du commerce illégal d'espèces sauvages.

iii. En France

Afin de comprendre plus spécifiquement la physionomie du commerce illégal d'espèces sauvages impactant la France (dont ses territoires d'outre-mer), 2615 saisies réalisées entre 2006 et 2017 et enregistrées sur EU-TWIX ont été analysées. Celles-ci constituent l'ensemble des saisies volontairement rapportées par les Etats membres de l'UE pour lesquelles la France a été identifiée comme pays d'origine, de transit ou de destination finale des espèces illégalement détenues, transportées ou mises en vente durant la période. Ce paragraphe résume quelques caractéristiques saillantes et pertinentes pour ce rapport du commerce illégal d'espèces sauvages impliquant la France mais une analyse plus approfondie est en cours et sera présentée dans un prochain rapport.

⁸⁴. C4ADS, *In Plane Sight*, 2018 (et précédemment par C4ADS, *Flying under the radar*, 2017)

⁸⁵. Ces sept catégories couvriraient 81% du commerce illégal d'espèces sauvages. Source : UNODC, *World Wildlife Crime Report – Trafficking in protected species*, 2016

III. LE COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES - ÉLÉMENTS D'INTRODUCTION



SAISIE

Espèce : *Eretmochelys imbricata* (tortue imbriquée)

Quantité : 4960 écailles (500 kg)

Méthode de dissimulation : colis (15 unités)

Mode de transport : avion

Depuis : Haïti

Via : Roissy-CDG (France)

Vers : Vietnam

Date : 13/07/2017

Des saisies essentiellement réalisées à l'importation et au transit

82,4% (soit 2155) de ces saisies ont été rapportées par la France, et notamment par les douanes françaises (qui ont rapportées 68,83% des saisies – soit 1800) et par l'ONCFS (13,31% - soit 348). La majeure partie de ces saisies (54,48% soit 1174) a été réalisée lors de l'entrée sur le territoire de la marchandise illégale ou du passager intercepté en possession d'espèces sauvages ou de parties et produits qui en sont issus (cf. Figure 7). Ceci peut s'expliquer par l'importance des contrôles (physiques, documentaires, sanitaires, etc.) réalisés sur les biens ou les personnes lors du passage de la frontière française, permettant de détecter une fraude, une anomalie ou une irrégularité. Cette prépondérance des saisies réalisées à l'importation s'explique sans doute également par le fait que les douanes françaises sont à l'origine de la majorité des enregistrements réalisés sur la base de données EU-TWIX, puisque le contrôle des importations constitue l'une de ses missions prioritaires.

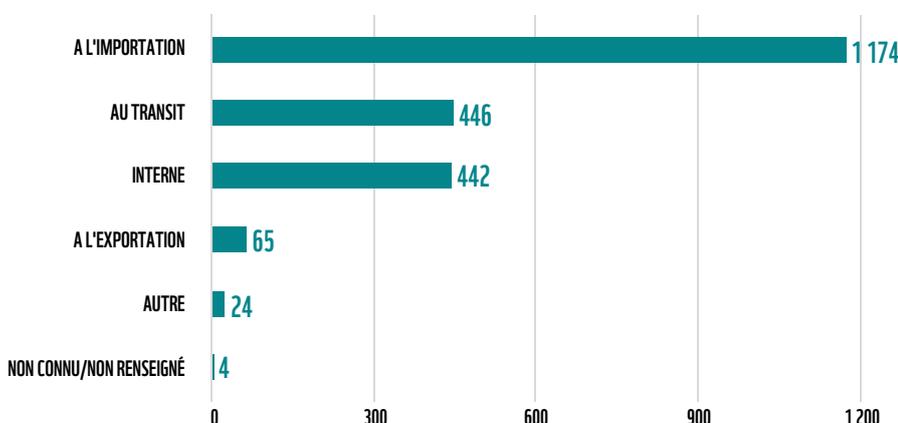


Figure 7 : Nombre de saisies rapportées par les autorités françaises entre 2006 et 2017 (n=2155) selon leur itinéraire

Source des données : EU-TWIX

Une part importante des saisies CITES enregistrées par les autorités françaises dans EU-TWIX ont par ailleurs été réalisées au transit. En effet, 20,70% (soit 446) des saisies ont eu lieu sur des marchandises transportées via une plateforme française⁸⁶, et en particulier les aéroports (cf. Figure 8), sans que la France ne soit la destination finale de la marchandise.

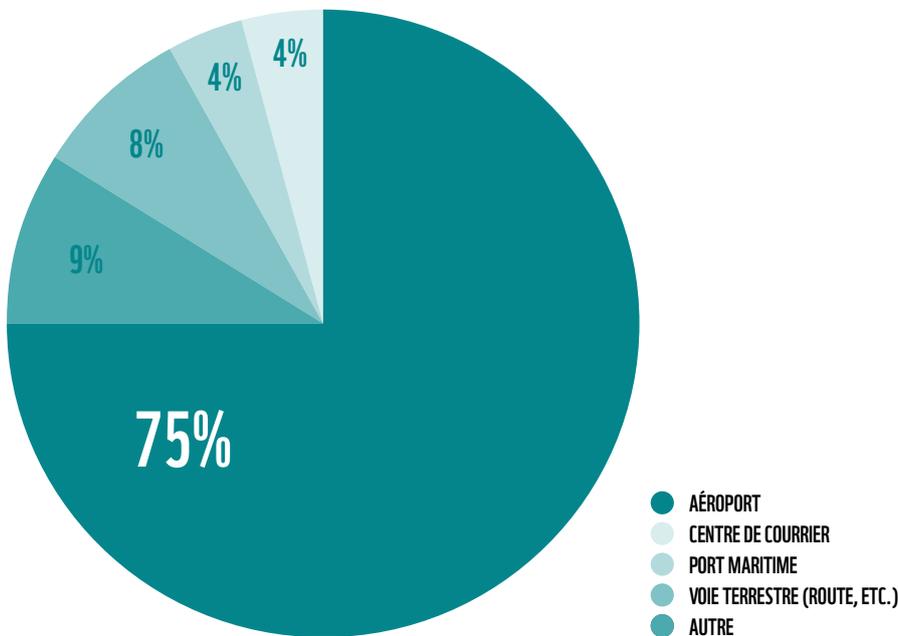


Figure 8 : Répartition des saisies d'espèces sauvages rapportées par la France et réalisées lors du transit entre 2006 et 2017 (n=446) selon le lieu où elles ont été réalisées

Source des données : EU-TWIX

Le nombre élevé de saisies réalisées à l'occasion du transit des passagers ou des marchandises sur le territoire français est un indicateur supplémentaire de la place clé de la France comme carrefour des itinéraires du commerce illégal d'espèces sauvages. Il souligne également l'importance de la réalisation de contrôles et de ciblage par les autorités pour intercepter les cargaisons illégales durant leur transport.

Un marché final important

20,51% (soit 442) des saisies sont des saisies interne, confirmant que la France représente un important marché final pour les spécimens d'espèces sauvages protégées. Les saisies internes correspondent à celles ne comprenant pas d'élément international et ayant donc été réalisées à l'intérieur des frontières françaises (dans des propriétés privées, sur des marchés, dans des magasins, lors de foires ou d'expositions, etc.). 73,3% (324) des saisies internes ont été réalisées par l'ONCFS, organe dont la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages sur les territoires représente l'une de ses deux missions principales. Dans de rares cas, les spécimens d'espèces sauvages ont toutefois été saisis en aéroport ou en centre de courrier-colis par exemple car il s'agissait d'échanges réalisés entre les territoires d'outre-mer et la métropole.

De nombreuses saisies de reptiles et de mammifères

Sur l'ensemble des saisies identifiant la France comme pays d'origine, de transit ou de destination, seules 6% concernent des espèces de flore sauvage (non calculé en volume mais en nombre de saisies rapportées pour chaque règne – cf. Figure 9). La part des saisies concernant des espèces de flore augmente légèrement lorsque la France est identifiée comme le ou l'un des pays de transit, mais atteint à peine plus d'une saisie sur 10⁸⁷.

⁸⁶. La France (métropolitaine ou outre-mer) étant alors le premier pays de transit dans 444 cas et le second pays de transit dans 2 cas (le premier pays étant respectivement l'Espagne et la Belgique).

⁸⁷. Les saisies portant sur des espèces de flore représentent 11,11% du total des saisies lorsque la France est le deuxième pays

III. LE COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES - ÉLÉMENTS D'INTRODUCTION

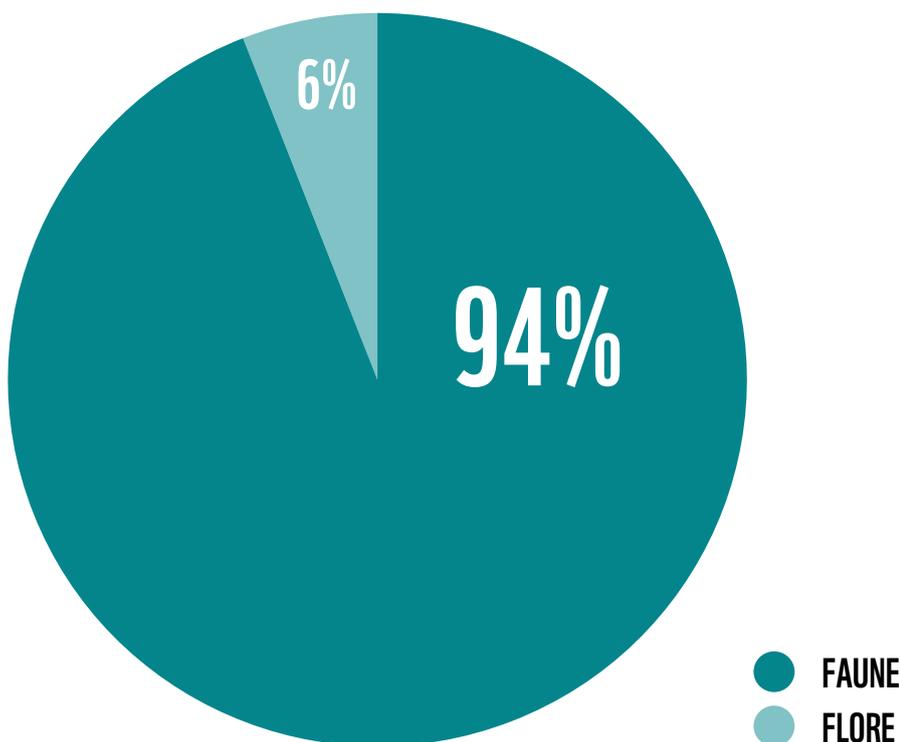


Figure 9 : Répartition des saisies impliquant la France comme pays d'origine, de transit ou de destination entre 2006 et 2017 (n=2615)

Source des données : EU-TWIX

Ce chiffre semble relativement bas au regard des quantités significatives de bois, plantes d'ornement et produits médicinaux pouvant contenir des extraits de racines ou de plantes importées chaque année dans l'UE via ou vers la France et pour lesquels l'intérêt pour les trafiquants d'espèces sauvages protégées est bien documenté. Il est ainsi possible que cet écart avec le nombre de saisies portant sur la faune soit atténué au travers d'une analyse des volumes, masses ou nombre de spécimens associés à chaque saisie et/ou que ce résultat soit impacté par les choix ou compétences des autorités ayant rapporté la saisie dans EU-TWIX.

Parmi les saisies portant sur des spécimens fauniques, les espèces de reptiles et de mammifères sont, de loin, les plus représentées (respectivement dans 785 et 682 saisies), suivies des espèces de poissons à nageoires rayonnées (*Actinopterygii* spp.), du fait du commerce illégal de caviar, et d'anthozoaires (*Anthozoa* spp.), du fait de la demande en coraux notamment (cf. Figure 10).

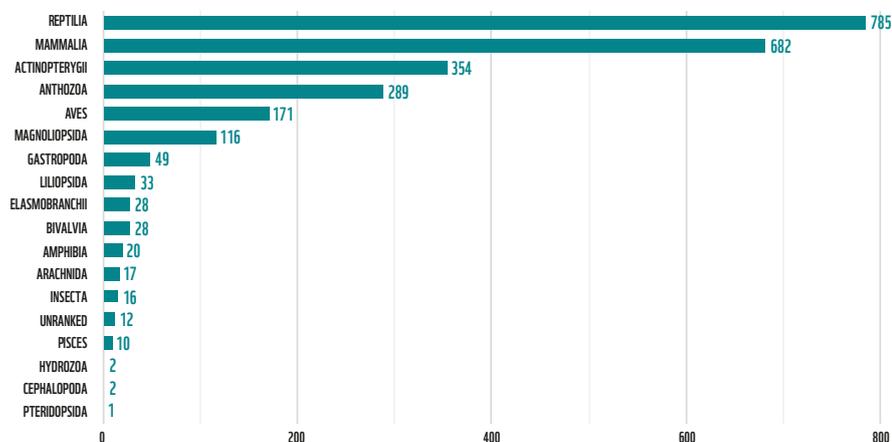


Figure 10 : Nombre de saisies impliquant la France (n=2615) par classe d'appartenance des spécimens identifiés

Source des données : EU-TWIX

de transit et 9,78% lorsque la France est le premier ou le seul pays de transit.

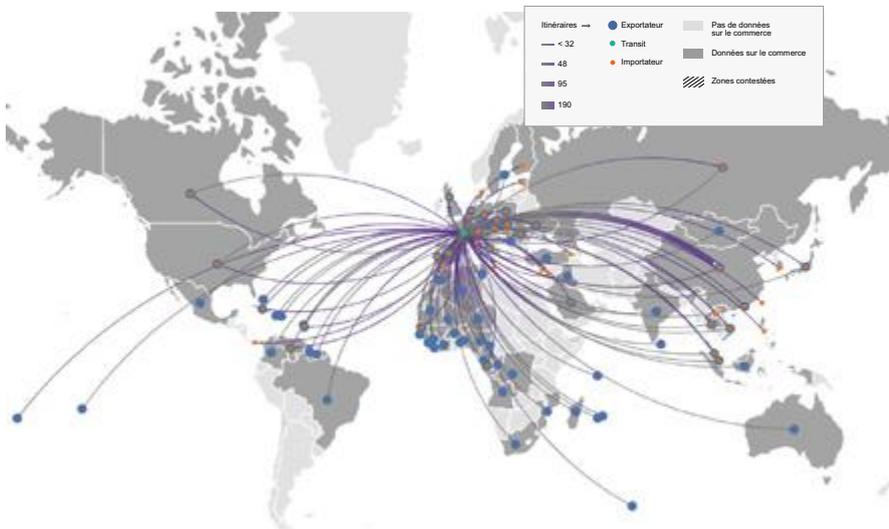
Itinéraires du commerce illégal d'espèces sauvages impliquant la France

Enfin, en ce qui concerne les itinéraires du commerce illégal d'espèces sauvages impliquant la France, plusieurs connexions clés émergent de l'analyse des saisies enregistrées dans EU-TWIX. En effet, si la majeure partie des saisies identifiant la France comme pays d'origine concerne des spécimens faisant l'objet d'un commerce interne⁸⁸, empêchant ainsi de dégager de manière saillante d'autres destinations clés pour ceux-ci, il en est autrement des saisies identifiant la France comme pays de transit ou de destination.

Un premier constat remarquable peut tout d'abord être dressé : la France représente une voie de transit et un pays de destination pour des spécimens d'espèces sauvages provenant de points du globe extrêmement nombreux et divers (cf. Carte 4 et 5). Si dans l'ensemble, la connexion de la France avec d'autres pays est diffuse, rendant complexe la détection du commerce illégal d'espèces sauvages, un axe Europe-Asie se distingue toutefois fortement et un nombre élevé de saisies de spécimens en provenance d'Afrique est à souligner. Cet éclatement des provenances et la multiplicité des itinéraires exigent la réalisation d'un travail de priorisation par les autorités de contrôle afin de cibler leur action.

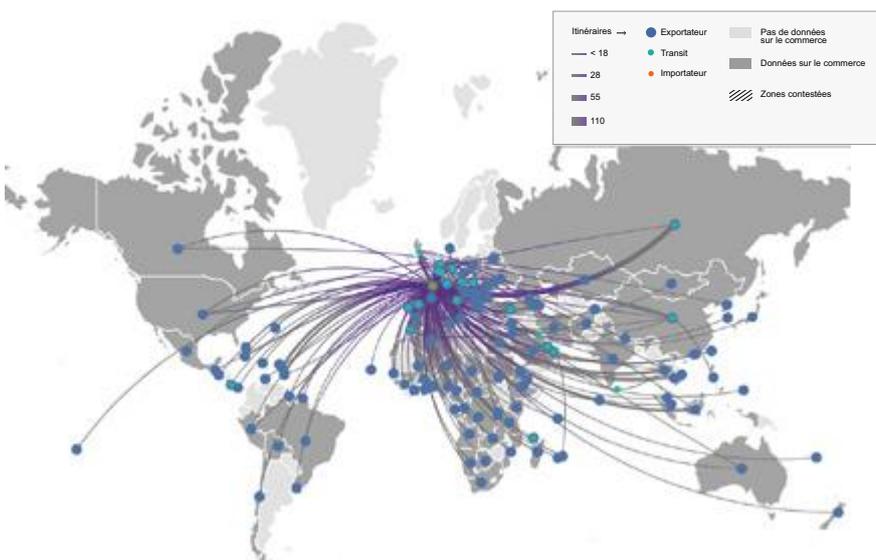
77

PAYS D'ORIGINE IDENTIFIÉS DANS LES SAISIES RAPPORTÉES DANS EU-TWIX AYANT LA FRANCE POUR PAYS DE TRANSIT



Carte 4 : Itinéraires réalisés ou projetés pour des saisies de spécimens d'espèces sauvages pour lesquelles la France est identifiée comme pays de transit entre 2006 et 2017 (n=639)

Source des données : EU-TWIX - Carte réalisée avec TradeMapper



Carte 5 : Itinéraires réalisés ou projetés pour des saisies de spécimens d'espèces sauvages pour lesquelles la France est identifiée comme pays de destination entre 2006 et 2017 (n=1425)

Source des données : EU-TWIX - Carte réalisée avec TradeMapper

88. Sur les 540 saisies identifiant la France métropolitaine ou d'outre-mer comme pays d'origine, seules 110 avaient pour destination un pays étranger. La différence entre ces 540 saisies et le nombre de saisies identifiées comme « interne » en Figure 10 est due à la méthode de calcul utilisée : de nombreuses saisies ayant la France pour origine et pour destination ont été enregistrées comme « importation » ou « (ré)exportation », au lieu de « internal trade » (commerce intérieur) dans EU-TWIX, notamment lorsqu'un territoire d'outre-mer était le lieu de départ. Le présent calcul s'affranchit de la catégorie renseignée.

III. LE COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES - ÉLÉMENTS D'INTRODUCTION

La Guinée (56 saisies), la Chine (53 saisies), le Cameroun (47 saisies) et le Nigeria (47 saisies) sont les principaux pays d'origine des saisies transitant par la France. Ces quatre pays sont identifiés comme le point de départ d'un tiers (31,28%) de ces saisies (cf. Carte 6). Les spécimens saisis en provenance de Chine sont, en majeure partie, des racines de plantes (de costus *Saussurea costus* notamment) transportées comme produits médicinaux. En ce qui concerne les exportations réalisées illégalement depuis le continent africain, les saisies portent notamment sur des espèces de reptiles ainsi que des mammifères (éléphants d'Afrique *Loxodonta africana*, pour des objets et bracelets réalisés en ivoire notamment).

D'autre part, lorsque la France est un pays de transit, les spécimens saisis avaient, près d'une fois sur trois, la Chine⁸⁹ pour destination finale (dans 28,46% des cas). Ces cas d'exportation illégales d'espèces sauvages vers la Chine confirment la place centrale de la France sur les itinéraires connectant l'Afrique à la Chine puisque 182 saisies sur 185 ayant la Chine pour destination provenaient du continent africain⁹⁰ (cf. Carte 7).

Le Royaume-Uni apparaît également parmi les pays destinataires de nombreux spécimens transitant par la France (pour 12,62% des saisies). Dans de nombreux cas, ces spécimens provenaient de Chine et étaient des racines de plantes utilisées comme produits médicaux.

La France s'illustre assez clairement comme une porte d'entrée du commerce illégal à destination de l'Europe puisque près d'un tiers (29,7%) des saisies identifiant la France comme pays de transit portent sur des espèces sauvages à destination du continent⁹¹.

Enfin, la France apparaît régulièrement sur l'itinéraire du commerce illégal d'espèces sauvages à destination des Etats-Unis, comme escale pour des vols en provenance d'Afrique et d'Europe (cf. Carte 8).

89. Hors Hong Kong (23 saisies identifiant la France comme pays de transit avaient Hong Kong pour destination).

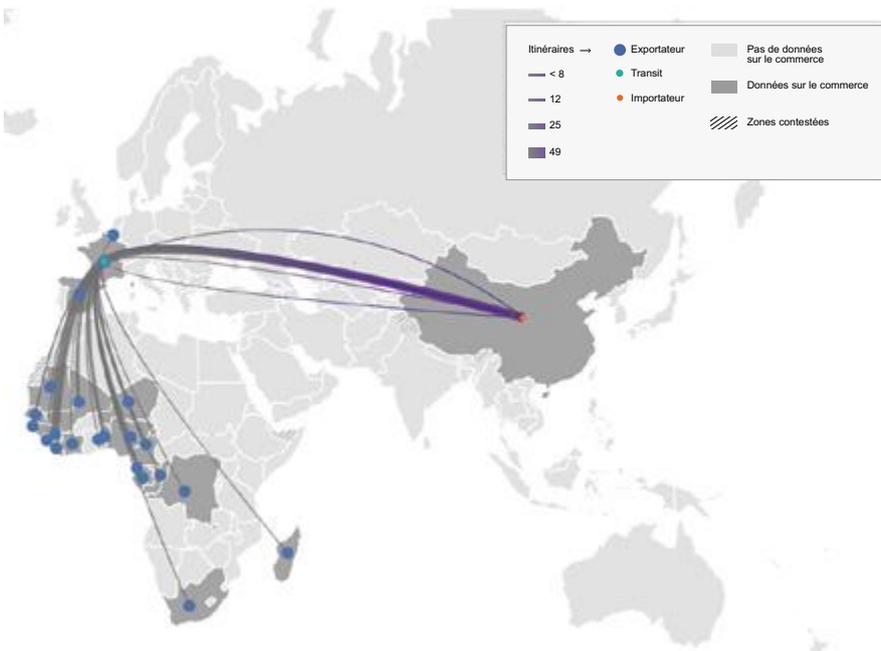
90. En provenance de Benin : 22 saisies, Cameroun : 20 saisies, Congo : 3 saisies, République Démocratique du Congo : 4 saisies, Côte d'Ivoire : 1 saisie, Guinée équatoriale : 13 saisies, Gabon : 15 saisies, Guinée : 49 saisies, Guinée-Bissau : 1 saisie, Liberia : 1 saisie, Madagascar : 1 saisie, Mali : 20 saisies, Mauritanie : 4 saisies, Niger : 2 saisies, Nigeria : 8 saisies, Sénégal : 8 saisies, Sierra Leone : 3 saisies, Afrique du sud : 1 saisie et Togo : 6 saisies.

91. Pays identifiés comme destination finale pour des saisies identifiant la France comme pays de transit (nombre de saisies) : Allemagne (1), Autriche (17), Belgique (13), Chypre (1), Danemark (2), Espagne (15), Estonie (1), Finlande (1), Hongrie (32), Italie (20), Malte (1), Monaco (1), Pays-Bas (15), Pologne (2), Portugal (16), Roumanie (1), Slovaquie (1), Suisse (5), Tchéquie (43), Ukraine (2).



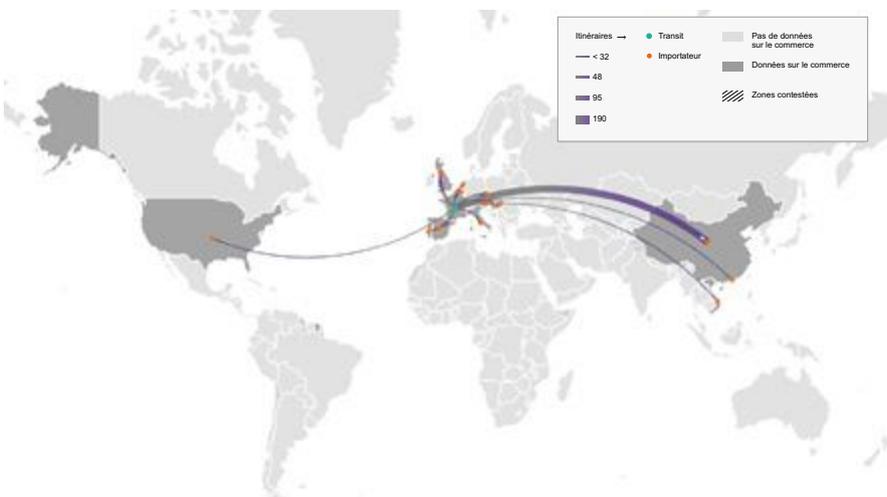
Carte 6 : Pays d'origine pour les saisies réalisées entre 2006 et 2017 identifiant la France comme pays de transit (n=639)

Source des données : EU-TWIX - Carte réalisée avec Excel Geographic Heat Map



Carte 7 : Itinéraires réalisés ou projetés pour des saisies de spécimens d'espèces sauvages ayant la Chine pour destination entre 2006 et 2017 (n=189)

Source des données : EU-TWIX - Carte réalisée avec TradeMapper



Carte 8 : Principaux pays de destination* pour des saisies de spécimens d'espèces sauvages dont l'itinéraire comprenait un transit par la France entre 2006 et 2017 (n=510)

Source des données : EU-TWIX - Carte réalisée avec TradeMapper

*Seuls les pays identifiés dans plus de 1% des saisies étudiées sont représentés

III. LE COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES - ÉLÉMENTS D'INTRODUCTION

Lorsque la France est identifiée comme destination finale pour les spécimens d'espèces sauvages dont la saisie a été rapportée dans EU-TWIX, certaines zones géographiques d'origine se détachent particulièrement (*cf. Carte 10*) :

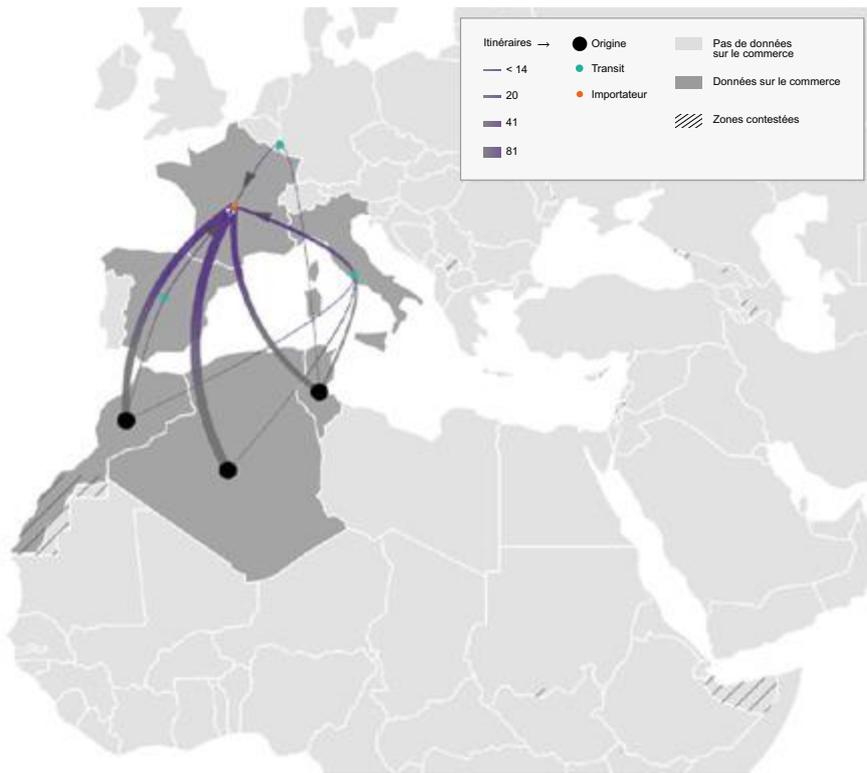
- La France elle-même et huit des douze territoires d'outre-mer (Guyane française, Polynésie française, Guadeloupe, Martinique, Mayotte, Nouvelle-Calédonie, La Réunion et Saint-Barthélemy) : de nombreuses saisies sont réalisées en interne ou sur les itinéraires connectant la métropole aux territoires d'outre-mer pour des faits de détention, transport, mise en vente ou encore achat de spécimens d'espèces sauvages sans la documentation adéquate pour en prouver l'origine légale.
- L'Afrique du nord : le Maroc, l'Algérie et la Tunisie représentent d'important pays d'origine pour des spécimens d'espèces sauvages destinées à la France. En effet, avec respectivement 70, 83 et 80 saisies, ces trois pays sont identifiés comme la zone de départ la plus importante pour les itinéraires aboutissant en France. La grande majorité de ces saisies portent sur des espèces de reptiles et, en particulier, sur des tortues, transportées par voie maritime. Elles sont généralement interceptées au port français d'arrivée sur le littoral méditerranéen ou en Italie, desservies par plusieurs navires en provenance de Tunisie (*cf. Carte 9*).
- La Russie et l'Ukraine : le commerce illégal de caviar est une activité lucrative au sein de laquelle la France est régulièrement identifiée comme pays source, d'origine ou de destination⁹². Sur les 185 saisies ayant la Russie ou l'Ukraine pour provenance et la France pour destination, 184 concernaient du caviar d'esturgeon irrégulièrement transporté ou détenu. Les saisies ont majoritairement été réalisées dans des bagages personnels lors de trajets par avion ou dans des colis postaux.

L'intensité des échanges illégaux d'espèces sauvages, pouvant porter sur des spécimens vivants, venimeux ou encore porteurs de maladies, comme sur des spécimens difficiles à identifier ou à détecter, peut confronter les acteurs de la chaîne logistique à de nombreuses problématiques. Ainsi, les entreprises, exploités à leur insu par les trafiquants, ou leurs salariés doivent assurer la prise en compte de cette activité illégale pour limiter le risque d'en subir les impacts.

UN TIERS

**DES SPÉCIMENS SAISIS
TRANSITANT PAR LA FRANCE AVAIT
L'UE POUR DESTINATION FINALE**

⁹². Harris L. and Shiraishi H., *TRAFFIC and WWF joint report, Understanding the global caviar market – Results of a rapid assessment on trade in sturgeon caviar*, 2018, p.31-32



Carte 9 : Itinéraires réalisés ou projetés pour des saisies de spécimens d'espèces sauvages ayant la France pour destination finale entre 2006 et 2017 et exportés depuis le Maroc, l'Algérie et la Tunisie (n=233)

Source des données : EU-TWIX - Carte réalisée avec TradeMapper



Carte 10 : Pays d'origine pour les saisies réalisées entre 2006 et 2017 identifiant la France comme destination (n=1425)

Source des données : EU-TWIX - Carte réalisée avec Excel Geographic Heat Map

III. LE COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES - ÉLÉMENTS D'INTRODUCTION

2. LES RÉPONSES INSTITUTIONNELLES AU COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES

a. À l'échelle internationale

Face à l'impact majeur du commerce illégal d'espèces sauvages sur les efforts de conservation menés à l'échelle mondiale comme locale, la communauté internationale et les organisations intergouvernementales ont multiplié les appels à la mobilisation ainsi que leurs efforts pour mettre un terme à cette activité.

Notamment, les Etats ont, au plus haut niveau, consacré le commerce illégal d'espèces sauvages comme un crime grave devant faire l'objet d'une action coordonnée et renforcée et d'une attention politique et juridique particulière pour prévenir et dissuader ce trafic. Cela s'est notamment traduit par l'adoption, par les organes des Nations unies, de plusieurs résolutions et déclarations soulignant l'urgence à agir⁹³. Parallèlement, plusieurs initiatives ont recherché à opposer une réponse multilatérale au commerce illégal d'espèces sauvages⁹⁴. Ces temps politiques forts ont permis de renforcer la visibilité de ce sujet, la recherche de coopération et la prise d'engagements par les Etats source, de transit et de consommation de spécimens d'espèces sauvages.

Par ailleurs, les organisations intergouvernementales ont progressivement intégré les enjeux de lutte contre la criminalité liée aux espèces sauvages dans leurs stratégies et programmes. Elles ont ainsi accru leurs moyens dédiés à l'analyse et à la compréhension de cette activité illégale et les capacités des agents en charge de détecter les violations à la CITES. L'OMD et INTERPOL ont par exemple fortement investi le sujet et agissent tant au niveau international (*cf. ci-dessous*) qu'en appui de leurs membres pour renforcer les obstacles à ce crime transnational.

Dans cette dynamique, cinq organisations intergouvernementales majeures⁹⁵ ont uni leurs forces, depuis 2010, au travers du Consortium international de lutte contre la criminalité liée aux espèces sauvages (ICCWC), pour développer des outils et un réseau destinés à appuyer la mise en œuvre d'actions concertées ainsi qu'à soutenir les agences d'application des lois et les systèmes judiciaires en la matière. De nombreux guides ou formations dédiés aux questions CITES ont par exemple été réalisés sous l'égide d'ICCWC, qui apporte également son soutien à la réalisation d'enquêtes ou d'opérations portant sur

le commerce illégal de spécimens d'espèces sauvages ou la criminalité liée aux produits forestiers.

Cette structuration de plus en plus importante produit des résultats positifs. En effet, des réseaux d'experts se constituent, de plus en plus de données sur le commerce illégal d'espèces sauvages sont collectées et des opérations d'ampleur mondiale sont désormais conduites en la matière. Par exemple, grâce à une coopération financière, technique et opérationnelle d'ampleur, plusieurs actions basées sur le renseignement et une présence accrue sur le terrain ont été menées et ont permis la saisie de plusieurs milliers de spécimens d'espèces sauvages protégées illégalement échangés et l'identification ou l'arrestation de milliers de suspects (*voir quelques récents exemples en Annexe 3*).

De telles opérations sont parfois menées avec un appui spécifique des organes spécialisés de l'UE (Europol, l'Office européen de lutte antifraude – OLAF –, etc.) et des administrations des Etats membres. En effet, l'Union européenne se mobilise, de manière croissante, pour faire obstacle au commerce illégal d'espèces sauvages.

b. À l'échelle européenne

L'Union européenne étant identifiée comme une zone source, d'origine, de transit et de consommation majeure d'espèces sauvages (*cf. Chapitre III, B.1. ci-dessus*), elle a une responsabilité clé dans l'élimination du commerce illégal d'espèces sauvages. Ainsi, ses institutions se sont progressivement emparées du sujet et ont appelé les Etats membres à coopérer et à se mobiliser plus fortement face à cette problématique. Afin de faire converger ces efforts croissants déployés au sein du territoire européen, la Commission européenne a adopté, en 2016, un Plan d'action contre le trafic d'espèces sauvages, fixant des objectifs à cinq ans. Ce plan s'articule autour de 3 priorités que sont :

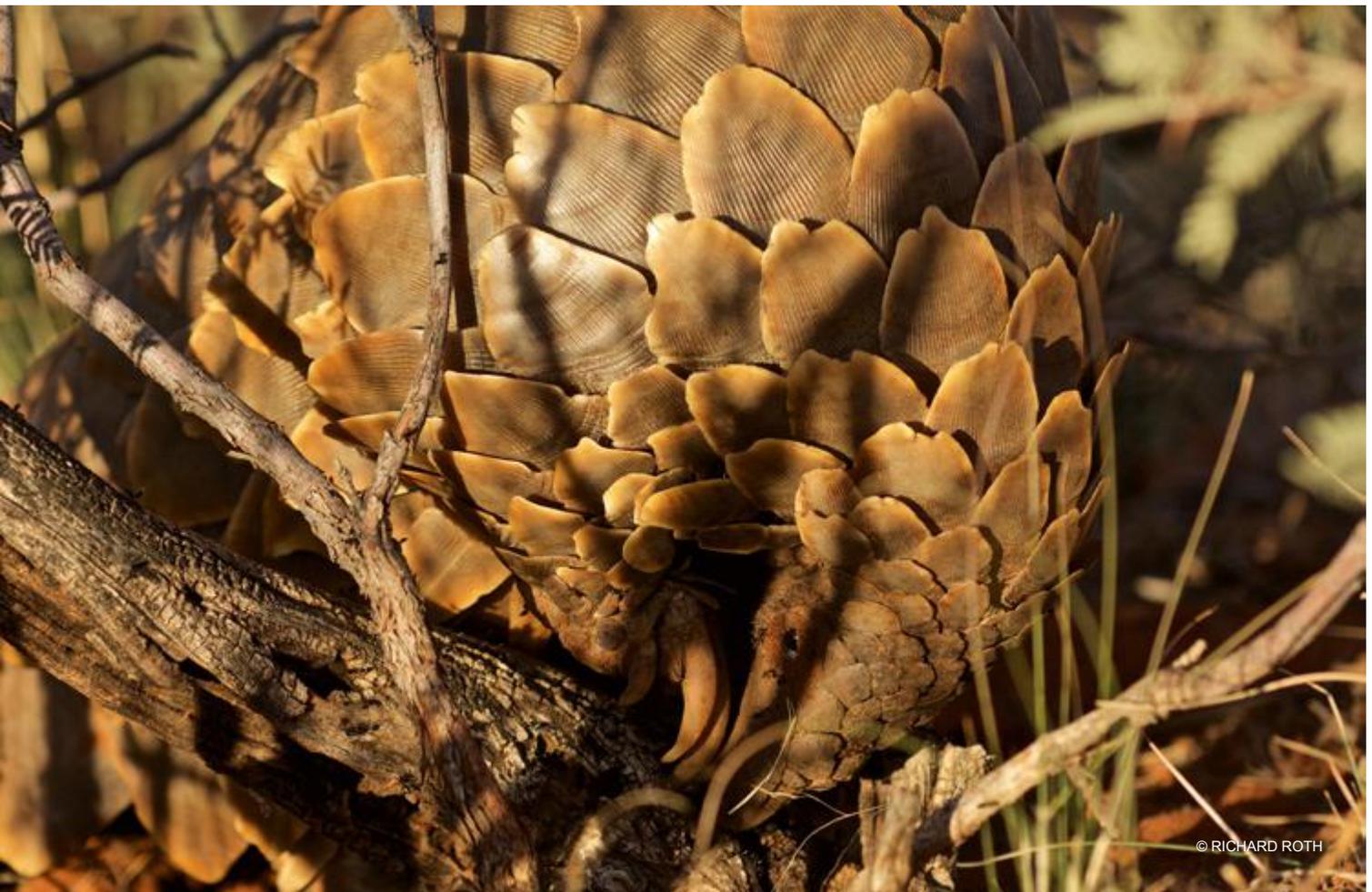
- Prévenir le trafic des espèces sauvages et lutter contre les causes profondes de ce phénomène ;
- Mettre en œuvre et faire respecter les règles existantes et lutter contre la criminalité organisée liée aux espèces sauvages de manière plus efficace ;
- Renforcer le partenariat mondial entre les pays d'origine, les pays de destination et les pays de transit en matière de lutte contre le trafic des espèces sauvages.

Bien que non juridiquement contraignant, la mise en œuvre de

93. Résolution n°2013/40 du Conseil Economique et Social de l'ONU, adoptée le 25 juillet 2013, « Mesures de prévention du crime et de justice pénale visant à lutter contre le trafic illicite d'espèces de faune et de flore sauvages protégées » ; Résolution n°69/314 de l'Assemblée générale des Nations unies, adoptée le 30 juillet 2015, « Lutte contre le trafic des espèces sauvages » ; Résolution n°70/1 de l'Assemblée générale des Nations Unies, adoptée le 25 septembre 2015, « Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 » (adoptant les Objectifs de développement durable, notamment objectif 15, cible 15.7) ; Résolution n°70/301 de l'Assemblée générale des Nations unies, adoptée le 9 septembre 2016, « Lutte contre le trafic des espèces sauvages » ; Résolution n°71/326 de l'Assemblée générale des Nations unies, adoptée le 11 septembre 2017, « Lutte contre le trafic des espèces sauvages » ; et Résolution n°73/343 de l'Assemblée générale des Nations unies, adoptée le 16 septembre 2019, « Lutte contre le trafic des espèces sauvages » ; et Déclaration de Doha sur l'intégration de la prévention de la criminalité et de la justice pénale dans le programme d'action plus large de l'Organisation des Nations Unies visant à faire face aux problèmes sociaux et économiques et à promouvoir l'état de droit aux niveaux national et international et la participation du public, notamment Paragraphe 9(e).

94. Par exemple, la Déclaration de Marrakech et son plan d'action en 10 points pour combattre le trafic d'espèces sauvages adoptés en 2013, la Stratégie Africaine sur la lutte contre l'Exploitation Illégale et le Commerce Illicite de la Faune et de la Flore Sauvages en Afrique adoptée en 2015 par l'Union africaine, ou encore les quatre conférences internationales organisées, depuis 2014, à Londres (2014 et 2018), Kasane (2015) et Hanoï (2016), récemment déclinées régionalement au travers de la Première Conférence des Amériques sur le Commerce illégal d'espèces sauvages qui s'est tenue à Lima (Pérou) en octobre 2019.

95. Le Secrétariat de la CITES, INTERPOL, UNODC, la Banque mondiale et l'OMD



© RICHARD ROTH

ce plan fait l'objet d'un suivi régulier par la Commission auprès des Etats membres ainsi que de ses services et des agences de l'UE⁹⁶.

Ce plan identifie clairement le secteur privé comme un levier essentiel de la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages, notamment au travers de son Objectif 1.3.

Dans la lignée de cet engagement politique, l'UE a fait de la criminalité environnementale, l'une de ses dix priorités de lutte contre la criminalité organisée pour la période 2018-2021, avec une attention particulière portée au commerce illégal d'espèces sauvages⁹⁷.

L'inscription de cette problématique dans l'agenda européen exige une mobilisation accrue des Etats membres de l'UE et s'accompagne de la mise en place d'instances de concertation et de coopération. Elle permet également d'orienter davantage de fonds vers cet enjeu. Cette dynamique produit ses effets mais doit perdurer afin d'impacter de manière durable le commerce illégal d'espèces sauvages en rendant la consommation, le transport ou le prélèvement de spécimens plus difficiles et plus risqués au sein du territoire européen.

L'UE porte également, au travers d'Europol, de l'OLAF, de ses instances de coopération interétatiques ou encore en partenariat avec des organisations intergouvernementales d'ampleur internationales, des Opérations portant, en tout ou partie, sur la détection et la répression du commerce illégal d'espèces sauvages⁹⁸.

PLAN D'ACTION DE L'UE OBJECTIF 1.3

« Renforcer la participation des entreprises aux efforts visant à lutter contre le trafic des espèces sauvages et encourager un approvisionnement durable pour les produits issus d'espèces sauvages ».

96. D'après la Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, « Plan d'action de l'Union européenne contre le trafic d'espèces sauvages », doc. COM/2016/087 final : la mise en œuvre du Plan doit être examinée deux fois par an par le groupe chargé de l'application de la réglementation de l'UE concernant le commerce des espèces sauvages (créé en vertu du règlement (CE) n° 338/97 et composé de représentants des autorités répressives des Etats membres). Au 14 octobre 2019, deux bilans (l'un examinant la mise en œuvre du plan entre février 2016 et février 2017 et l'autre évaluant le progrès réalisé à mi-parcours, publié en octobre 2018) ont été réalisés, sur la base d'un reporting réalisé par chaque Etat membre.

97. Conseil de l'UE, Conclusions du Conseil sur la définition des priorités de l'UE pour la lutte contre la grande criminalité internationale organisée entre 2018 et 2021, doc. 9450/17, 18 mai 2017

98. Par exemple, les opérations Postbox. En 2019, elle a été élargie à la problématique du commerce illégal de spécimens d'espèces inscrites à la CITES : https://ec.europa.eu/anti-fraud/media-corner/news/21-05-2019/fighting-crime-real-time-olaf-and-belgium-customs-lead-international_en, consulté le 14 octobre 2019.

III. LE COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES - ÉLÉMENTS D'INTRODUCTION

c. À l'échelle nationale

En tant que pays membre de l'UE, la France doit contribuer à rendre applicable le Plan d'action européen contre le trafic d'espèces sauvages.

L'Etat français est engagé dans la régulation du commerce portant sur des spécimens d'espèces de faune et de flore sauvages ainsi que dans la lutte contre la criminalité liée aux espèces sauvages. En effet, en tant qu'Etat partie à la CITES et Etat membre de l'UE, la France a défini un cadre normatif garantissant le respect des exigences fixées au niveau européen ou international et un système administratif et politique structuré pour répondre aux impératifs de conservation des espèces sauvages tout en maintenant la fluidité des échanges commerciaux (cf. *Chapitre III, A.2.c. ci-dessus*).

Les questions relatives au commerce d'espèces sauvages sont transversales et dépendent donc de compétences partagées, notamment entre le ministère chargé de l'Environnement (suivi administratif et politique de la CITES, notamment réalisé au travers de l'Organe de gestion CITES et de ses services déconcentrés), le ministère de l'Action et des Comptes publics (MACP), le ministère de l'Intérieur et le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation (qui exercent diverses missions de contrôle des flux commerciaux internationaux et des échanges portant sur des espèces CITES). Bien que la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages figure régulièrement à l'agenda institutionnel, elle ne fait pas l'objet d'une stratégie spécifique associant différentes parties prenantes, autres qu'institutionnelles. Elle est ainsi ciblée par des initiatives positives mais éparses :

- En 2013, la France a annoncé un plan d'action pour lutter contre le braconnage d'éléphants et contre le trafic d'ivoire et d'autres espèces protégées⁹⁹ ;
- Elle a également, à l'occasion de la loi dite « biodiversité » de 2016¹⁰⁰, doté la police de l'environnement de nouveaux pouvoirs d'enquête et multiplié par dix les sanctions encourues par les trafiquants d'espèces sauvages, faisant passer l'amende à 150 000€ (ou 750 000€ lorsque l'infraction est commise en bande organisée) et la peine d'emprisonnement d'un à deux ans ;
- Deux arrêtés de 2016 et 2017 ont encadré plus strictement le commerce de produits composés d'ivoire ou de corne de rhinocéros¹⁰¹ ;
- En 2018, la France a inscrit certains engagements, visant en particulier à renforcer la coopération entre les ministères français, dans son plan d'action « Biodiversité » (actions 59 et 63 notamment) ;

- La France contribue également à développer des réponses multilatérales aux enjeux relatifs à la criminalité liée aux espèces sauvages et à donner de la visibilité à ce sujet : la France a participé à tous les événements de haut niveau destinés à mobiliser la communauté internationale contre le commerce illégal d'espèces sauvages et à renforcer la coopération interétatique (Conférences de Londres, CdP de la CITES, etc.), elle porte ce sujet lors de grands rendez-vous bilatéraux¹⁰² ou intergouvernementaux¹⁰³, et pilote, par ailleurs, les travaux européens sur la priorité n°8 du Cycle politique 2018-2021 de lutte contre la criminalité organisée (au travers de l'OCLAESP).

Si ces initiatives démontrent que la France investit les enjeux de régulation du commerce d'espèces sauvages et s'engage pour que celles-ci ne soient pas l'objet d'un trafic lucratif, sa politique est morcelée. D'une part, la définition d'une feuille de route interministérielle permettrait de faire converger les efforts vers des priorités nationales clés et, d'autre part, la traduction opérationnelle du cadre juridique de plus en plus étoffé doit être renforcée pour véritablement placer la France, pays source, d'origine, de transit et de destination finale de nombreux spécimens, en tête des Etats engagés pour enrayer le déclin des espèces menacées par la surexploitation.

99. Sommet de l'Elysée pour la Paix et la Sécurité en Afrique, Dossier de presse du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, Table ronde « Lutte contre le braconnage et le trafic des espèces menacées », 5 décembre 2013

100. Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages

101. Arrêtés du 16 août 2016 et du 4 mai 2017 relatifs à l'interdiction du commerce de l'ivoire d'éléphants et de la corne de rhinocéros sur le territoire national

102. Déclaration conjointe entre la République française et la République populaire de Chine sur la préservation du multilatéralisme et l'amélioration de la gouvernance mondiale, 25 mars 2019, signée par Emmanuel Macron et Xi Jinping lors de la Visite d'Etat du Président de la République populaire de Chine en France du 24 au 26 mars 2019 : « 10. Les deux pays affirment leur volonté de lutter contre la criminalité environnementale, en particulier le braconnage et le trafic des espèces de la faune et de la flore menacées d'extinction et des produits issus de ces espèces ».

103. Le ministère des Affaires Etrangères et du Développement international (MAEDI) soutient par exemple la motion « Mettre en œuvre les mesures internationales de lutte contre la cybercriminalité liée aux espèces sauvages » qui sera proposée à l'adoption lors du Congrès Mondial de la Nature de l'UICN (11-19 juin 2020, Marseille).



IV.

LE SECTEUR FRANÇAIS

DE LA LOGISTIQUE

ET DU TRANSPORT

- CARTOGRAPHIE

ET INCIDENCES

DU COMMERCE

D'ESPÈCES SAUVAGES

A. CARACTÉRISTIQUES ET MODÈLE ORGANISATIONNEL

Le secteur de la logistique et du transport est un secteur clé de l'économie mondiale. Permettant la circulation des personnes et des marchandises, il recouvre des réalités multiples et particulièrement diverses. Ce rapport s'intéressant aux principaux vecteurs connus pour le transport illégal d'espèces sauvages protégées, cette présentation du secteur se concentrera sur les modes de transport aérien et maritime de voyageurs et de marchandises (en particulier sur les marchandises palettisées ou conteneurisées).

1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU SECTEUR

Secteur de poids dans l'économie française, la logistique rassemble une grande diversité d'entreprises et de métiers. Représentant 8,7% du produit intérieur brut (PIB) français, la production du secteur (incluant les services de transport pour le compte d'autrui et pour compte propre, y compris les activités de poste et de courrier) s'élevait, en 2016, à 191,9 milliards d'euros. Un quart environ de cette valeur (27%) concernait le transport de voyageurs¹⁰⁴.

En France, plus de 1,35 millions de salariés (1,8 million, en comptant les fonctions support)¹⁰⁵, embauchés par plus de 56 000 entreprises¹⁰⁶, travaillent dans la logistique. Ce secteur dynamique recouvre toutefois des réalités économiques particulièrement diverses. En effet, dominé par quelques grands acteurs (Geodis, Kuehne + Nagel, DHL, etc.), le secteur est ensuite essentiellement composé d'entreprises de petite et moyenne taille¹⁰⁷.

Présentées de manière inégale sur les territoires, les activités logistiques sont dynamisées par la présence de plateformes d'échanges (ports et aéroports), qui constituent les points d'entrée et de sortie des marchandises et des voyageurs sur le territoire.

8,7%
DU PIB FRANÇAIS

1,8 MILLION
DE SALARIÉS

56 000 +
ENTREPRISES

¹⁰⁴. CGDD, *Chiffres clés du transport – Edition 2018, mars 2018*, p. 38 et 39

¹⁰⁵. Ibid, p. 40

¹⁰⁶. 56 206 au 1er janvier 2015. <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/france-logistique-2025>, consulté le 3 avril 2019

¹⁰⁷. 83% des entreprises du secteur sont des très petites entreprises (TPE). Blog ellisphere, <https://www.ellisphere.com/secteur-transports-et-logistique-fin-2018/>, consulté le 3 avril 2019

Marchandises. À l'échelle du monde, en 2017, 752 millions d'EVP (équivalent vingt pieds) ont été acheminés via les ports à conteneurs¹⁰⁸ et 213,5 millions de tonnes-kilomètre¹⁰⁹ ont été transportées par voie aérienne¹¹⁰. 17,1% du transport maritime de marchandises est aujourd'hui réalisé en conteneur, auquel il est fait recours de manière croissante¹¹¹. Une partie de ces marchandises entrera ou transitera par la France via des plateformes et notamment par les ports maritimes qui concentrent 70% des importations françaises¹¹². L'acheminement des marchandises sur le territoire sera ensuite majoritairement réalisé par train, fleuve ou route. Bien que le transport aérien représente une faible part du transport français de marchandises (cf. *Tableau 9*), le groupe Aéroports de Paris (ADP) se positionne en tête du fret avionné en Europe (devant Francfort et Londres-Heathrow).

MODES DE TRANSPORT	VOLUME DE TRANSPORT (MILLIARDS DE TONNES-KM)	REMARQUES
Routier	307,7	Représente 89% du transport intérieur terrestre
Ferroviaire	33,4	-
Fluvial	6,7	-
Total intérieur terrestre	347,8	Hors oléoducs

MODES DE TRANSPORT	VOLUME DE TRANSPORT (MILLIONS DE TONNES)	REMARQUES
Aérien	2,5	Essentiellement du transport international de marchandises
Maritime	365,3	Dont 352,5 en métropole

Tableau 9 : Marchandises transportées en 2017 en France

Source : CGDD, *Les comptes des transports 2017*, août 2018, p. 142 et 143

108. Banque mondiale : <https://data.worldbank.org/indicator/is.shp.good.tu>, consulté le 3 avril 2019 ; et *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of maritime transport*, 2018, p. xi

109. Unité de mesure correspondant au transport d'une tonne sur une distance d'un kilomètre (définition Insee)

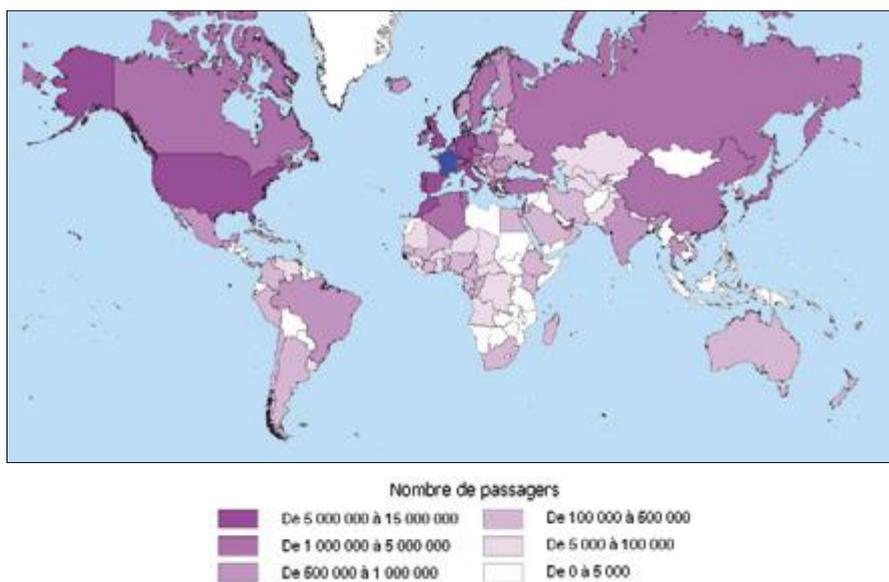
110. Banque Mondiale : <https://data.worldbank.org/indicator/is.air.good.mt.k1>, consulté le 3 avril 2019

111. UNCTAD, *Review of maritime transport*, 2018, p. 2 et 5

112. Union TLF, Chiffres clés du transport : <https://www.e-tlf.com/dossiers-tlf/chiffres-cles/>, le consulté le 3 avril 2019

IV. LE SECTEUR FRANÇAIS DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT - CARTOGRAPHIE ET INCIDENCES DU COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES

Voyageurs. Les compagnies aériennes ont transporté, en 2017, 4,1 milliards de voyageurs à travers le monde¹¹³. Les aéroports français ont accueilli plus de 197 millions de ces voyageurs, soit moins de 5% du total mondial, dont plus de la moitié dans les aéroports parisiens. En France métropolitaine, 72,72% de la fréquentation des aéroports ont porté sur des trajets internationaux¹¹⁴, principalement depuis/vers les pays européens (Allemagne, Espagne, Royaume-Uni et Italie notamment), l'Amérique du Nord, la Russie, la Chine, l'Afrique du Nord, les Emirats Arabes Unis ou l'Asie du Sud-Est (cf. Carte 11)¹¹⁵. L'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle est par ailleurs le second aéroport le plus fréquenté en Europe (après Londres Heathrow) et occupe la dixième place des aéroports mondiaux pour le transport de voyageurs.



Carte 11 : Volume du trafic de voyageurs des aéroports français à l'international en 2017

Source : DGAC, Bulletin statistique – Trafic aérien commercial 2017, avril 2018, p.iv

Par ailleurs, plusieurs millions de passagers empruntent chaque année les lignes maritimes régulières qui relient la France à des pays voisins (Angleterre, Algérie, Italie, etc.) ou embarquent pour des croisières. Le port de Calais se place en tête des ports français de passagers, avec 9 millions de voyageurs en 2017, notamment sur les liaisons avec la Grande-Bretagne¹¹⁶, quand le Port de Marseille en a par exemple accueilli 1,2 million sur ses lignes régulières, desservant notamment la Corse et l'Afrique du Nord¹¹⁷.

Enfin, le transport terrestre de voyageurs constitue le premier mode de déplacement intérieur. Il est notamment dominé par le transport individuel en véhicules particuliers mais le transport collectif croît avec dynamisme (cf. Tableau 10). Ces modes de transport de voyageurs n'ont pas été considérés dans ce rapport¹¹⁸.

113. IATA, Communiqué de presse n°51, « Traveler numbers reach new heights », 6 septembre 2018

114. Union des Aéroports Français, Résultats d'activité des aéroports français 2017, – Statistiques de trafic, 2018, p. 4 et 9 (chiffres pour 2018 : 206 442 663 passagers commerciaux et 73% pour des vols internationaux).

115. Direction générale de l'aviation civile, Bulletin statistique annuel – Trafic aérien commercial 2017, avril 2018, p. iv

116. CGDD, Les comptes des transports 2017, août 2018, p. 155 et 163

117. Site internet du GPM de Marseille : <https://www.marseille-port.fr/fr/Page/10008>, consulté le 4 avril 2019

118. CGDD, Les comptes des transports 2017, août 2018, p. 154

MODES DE TRANSPORT	VOLUME DE TRANSPORT (MILLIARDS DE PASSAGERS-KM)	REMARQUES
Routier collectif*	58,1	-
Ferroviaire	110,5	Dont 59,6 en train à grande vitesse
Total intérieur terrestre	168,6	Hors transport individuel en véhicules particuliers

MODES DE TRANSPORT	VOLUME DE TRANSPORT (MILLIONS DE PASSAGERS)	REMARQUES
Aérien	197,1	Dont 72,72% sur les vols internationaux
Maritime	28,3	Dont 15% de passagers de croisières

Tableau 10 : Voyageurs transportées en 2017 en France

Source : CGDD, *Les comptes des transports 2017*, août 2018, p. 155-162 et Union des Aéroports Français, *Résultats d'activité des aéroports français 2017 – Statistiques de trafic*, 2018, p. 21 et s.

* Autobus, autocars, tramways

Le secteur du transport de marchandises et de voyageurs, malgré quelques années de résultats en baisse (en 2009 notamment), doit répondre à une massification des flux et des volumes, à une mondialisation accrue et à des exigences nouvelles quant à ses pratiques. En effet, de nombreuses évolutions sur les plans sociétaux (croissance du e-commerce), technologiques (outils de pilotage des flux logistiques et suivi des marchandises), environnementaux (enjeu de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de transparence) ou encore économiques (volonté des entreprises d'optimiser leurs chaînes logistiques pour en réduire les coûts) poussent ses acteurs à se transformer.

Evolution des interactions entre les parties prenantes de la logistique.

De plus en plus d'entreprises intègrent des fonctions logistiques en leur sein afin de maîtriser au mieux leurs flux¹¹⁹. Parallèlement, les entreprises de la logistique, auparavant spécialisées, proposent de plus en plus de prestations afin de s'adapter à la complexité croissante de la chaîne d'approvisionnement et de tendre vers un pilotage intégré et de bout en bout. De nouveaux acteurs ont d'ailleurs récemment fait leur entrée sur le marché afin de coordonner l'ensemble de la chaîne logistique : les prestataires 4PL (*Fourth Party Logistics Provider* ou intégrateur). Enfin, les donneurs d'ordres et les entreprises logistiques recourent de plus en plus fréquemment à la sous-traitance, notamment pour les activités de transport¹²⁰.

Cette multiplicité d'acteurs intervenant sur la chaîne logistique et la mutation des relations entre ses différentes parties prenantes soulèvent parfois des difficultés d'identification des rôles et responsabilités de chacun.

Evolution des attentes envers le secteur. Par ailleurs, les attentes et contraintes envers le secteur ont fortement augmenté, avec une prépondérance des sujets sécuritaires et environnementaux.

Sur le volet sécuritaire, un arsenal juridique étayé visant à lutter contre le terrorisme et à renforcer les standards relatifs à la sûreté dans le domaine du transport, notamment de marchandises, a été créé en 2001 sous l'impulsion des Etats-Unis (*cf. Chapitre VI, paragraphe B.2.*). Malgré les conséquences de ces nouvelles mesures,

¹¹⁹. Comité scientifique de la Conférence nationale sur la logistique, *La logistique en France : État des lieux et pistes de progrès*, mars 2015, p. 40

¹²⁰. Ibid

IV. LE SECTEUR FRANÇAIS DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT - CARTOGRAPHIE ET INCIDENCES DU COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES

le secteur reste mû par un objectif de fluidification des échanges et de réduction des délais de livraison, poussant les acteurs à la mise en place d'un système de normes et de certifications rationalisant leurs process et simplifiant leurs interactions avec les agents de contrôle et les douanes notamment.

Sur le volet environnemental, le secteur de la logistique et du transport est fortement attendu sur les enjeux de réduction des émissions de gaz à effet de serre¹²¹. Ce sujet s'intègre progressivement dans les politiques des entreprises, sous l'effet de l'évolution du cadre réglementaire ou d'initiatives émanant des services de l'Etat (tel que le dispositif « Objectif CO2 »¹²²), du secteur (tels que le *World Ports Climate Initiative* et son Index Environnemental des Navires¹²³ ou encore Fret 21¹²⁴) ou des entreprises elles-mêmes. Toutefois, si le secteur commence à s'appropriier les questions de performance énergétique des véhicules voire des bâtiments, les autres thématiques environnementales restent encore peu abordées.

Sur le volet technologique, le secteur a entamé, depuis les années 1990, sa transition numérique, poussée par les transformations nombreuses ayant marqué le secteur et le renforcement des exigences envers ses différents acteurs. En effet, afin d'assurer le maintien des cadences, la compétitivité de leurs activités face à de nouveaux acteurs et la proposition de nouveaux services à leurs clients, les entreprises et les plateformes d'échanges ont fait preuve d'innovation visant à faciliter la circulation de l'information et les contrôles documentaires, piloter l'ensemble de la chaîne logistique, assurer la traçabilité des marchandises ou encore collecter des informations, en temps réel, sur les conditions de transport de marchandises conteneurisées. Ces innovations technologiques pourraient, par le suivi qu'elles permettent de réaliser et les données qu'elles permettent de traiter, représenter une importante opportunité de mieux lutter contre les flux illicites impactant le secteur des transports.

2. ORGANISATION ET PARTIES PRENANTES

a. Principales parties prenantes du transport de marchandises

De manière schématique, les principales entités intervenant sur la chaîne internationale de transport de marchandises par voie aérienne ou maritime sont :

- Le donneur d'ordres, qui est à l'origine de la commande de la prestation logistique. Il s'agira généralement de l'expéditeur ou du destinataire des marchandises.
- Le chargeur, qui est « *tout industriel, commerçant ou distributeur qui confie directement ou indirectement l'acheminement de ses marchandises à un transporteur, quels que soient le mode et le moyen utilisés* »¹²⁵, il est généralement, mais pas systématiquement, le donneur d'ordres.
- Les organisateurs ou intermédiaires de transport, qui sont les entités qui prennent en charge la planification du flux de marchandises et d'informations tout au long de la chaîne de transport. Il peut alors être fait appel aux entreprises suivantes :
 - Groupeurs ou consolidateurs, qui réceptionnent des marchandises et en réalisent le groupage afin de fournir des conteneurs, palettes ou camions complets en vue de leur expédition.
 - Commissionnaire, qui organise et fait exécuter sous sa responsabilité et en son nom propre, un transport de marchandises selon les modes de son choix, pour le compte d'un commettant¹²⁶.

121. Le secteur des transports est responsable de 24% des émissions mondiales de CO2 dues à la combustion d'énergie, dont un peu plus de 2,5% pour le secteur aérien et maritime respectivement (chiffres 2017 de l'Agence internationale de l'énergie).

122. Pour plus d'informations : <http://www.objectifco2.fr/>

123. Pour plus d'informations : <http://wpci.iaphworldports.org/>

124. Pour plus d'informations : <http://fret21.eu/>

125. Définition de l'Association des Utilisateurs de Transport et de Fret

126. Définition du Syndicat national du transport léger



- Transitaires qui, « mandaté par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise, [...] s'occupe des formalités et de la liaison entre les différents transporteurs »¹²⁷. Une même entreprise peut être alternativement transitaire et commissionnaire selon la nature de la prestation convenue avec le donneur d'ordres.

- Intégrateurs ou prestataire 4PL, qui auront pour mission la coordination des différents acteurs intervenant tout au long de la chaîne logistique d'une entreprise. « Il assemble ses propres ressources, capacités et technologies et celles d'autres prestataires pour concevoir et piloter des supply chains complexes »¹²⁸.

- Les transporteurs : ceux qui réaliseront l'acheminement physique de la marchandise, en tout ou partie (peuvent se succéder un grand nombre de transporteurs selon la nature de la commande).
- Les manutentionnaires ou *handlers*, qui sont en charge de la manipulation, de l'embarquement et du débarquement des marchandises en entrepôt ou sur des plateformes d'échanges.
- Les autres auxiliaires de transport (gestionnaires d'entrepôts, commissionnaires en douane, etc.).

b. Principales parties prenantes du transport aérien de voyageurs

Le parcours du passager en aéroport est facilité par un ensemble d'acteurs, dont les rôles et les missions s'imbriquent pour la prise en charge du voyageur et de ses bagages. De nombreuses règles et normes tenant à la sûreté et à la sécurité aéroportuaires vont notamment devoir être respectées par les exploitants aéroportuaires et les entreprises qui y exercent leur activité, sous le contrôle des services de l'Etat, et en particulier de la Direction générale de l'aviation civile.

De manière schématique, les principales parties prenantes intervenant sur ce parcours aéroportuaire sont :

- Les exploitants aéroportuaires : pouvant être des entités différentes selon

¹²⁷. Définition Larousse

¹²⁸. Définition du Cabinet de conseil Arthur Andersen (devenu Accenture) et reprise dans la publication du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, *La logistique, tour d'horizon*, 2016, p. 48

IV. LE SECTEUR FRANÇAIS DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT - CARTOGRAPHIE ET INCIDENCES DU COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES

les aéroports et les modes d'exploitation privilégiés (cf. *paragraphe 3.a. ci-dessous*), ils exercent plusieurs missions techniques et commerciales indispensables au bon fonctionnement de la plateforme. Parmi celles-ci, les exploitants aéroportuaires sont notamment responsables des contrôles sûreté des voyageurs, qu'ils peuvent choisir de réaliser en propre ou de sous-traiter. Dans cette seconde hypothèse, ils feront appel à des sociétés privées de sûreté.

- Sociétés privées de sûreté aéroportuaire : sous la supervision des services de l'Etat, ces sociétés conduisent l'ensemble des opérations d'inspection sûreté devant être réalisées sur les passagers et les bagages au sein d'un aéroport. Elles sont les prestataires des exploitants aéroportuaires qui auront choisi de sous-traiter ces missions, et doivent détecter, prioritairement, les armes, les explosifs ou composants d'explosifs et les métaux. Elles pourront être en charge :

- Sur l'activité « passagers » : des postes d'inspection filtrage positionnés en amont des zones d'embarquement visant à réaliser un contrôle des personnes grâce, notamment, à des portiques détecteurs de métaux voire à des palpations.

- Sur l'activité « bagages » : des postes d'inspection filtrage positionnés en amont des zones d'embarquement afin de contrôler les bagages de cabine ainsi que des postes d'inspection filtrage des bagages en soute situés en zone de tri et de manipulation des bagages avant leur chargement.

- Compagnies aériennes : elles sont les entreprises qui fournissent les prestations de transport ainsi que les services qui y sont associés (enregistrement des passagers et des bagages, contrôles documentaires à l'embarquement, etc.). Elles peuvent les assurer en propre ou les sous-traiter à des prestataires de services aéroportuaires : les sociétés d'assistance en escale.

- Les sociétés d'assistance en escale : elles prennent en charge, au sol, tout ou partie des prestations de services incombant aux compagnies aériennes, telles que « assistance « passagers », manutention des bagages, opérations en piste, assistance « carburants et huile », transport au sol, nettoyage et service de l'avion, etc. »¹²⁹.

- Sur l'activité « passagers » : les sociétés d'assistance en escale vont compléter ou se substituer aux compagnies aériennes ou aux exploitants d'aéroports pour certaines des missions qui leur incombent telles que l'enregistrement du passager, l'accompagnement vers les zones d'embarquement, le contrôle documentaire avant embarquement, etc.

- Sur l'activité « bagages » : l'enregistrement des bagages en soute ainsi que la manutention et les opérations de chargement et déchargement des bagages font partie des missions pouvant être assurées par les sociétés d'assistance.

c. Principales instances de concertation et de représentation du secteur

Le secteur de la logistique et du transport est structuré, au niveau national et international, autour d'organisations de concertation et de représentation. A l'échelle nationale, on peut citer, de manière non exhaustive :

- Union des Aéroports Français et Francophones Associés (UAF) : rassemblant 164 aéroports et près de 100% du trafic commercial des aéroports français, l'UAF représente les gestionnaires d'aéroports auprès des décideurs français et européens et promeut leur intérêt.

- ☞ A mis en place une Commission Développement durable

- Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM) : représente plus de 95% de la flotte et des activités du secteur du transport aérien français. Elle participe à la promotion et au développement de l'aviation commerciale et assure l'information et la représentation des intérêts collectifs de la profession sur les questions économiques, sociales, environnementales, techniques et réglementaires.

- ☞ A mis en place une Commission Développement durable et territoires

- Union Nationale des Industries de la Manutention dans les ports français (UNIM) : rassemble des entreprises présentes dans les ports de France et est un interlocuteur majeur sur les questions sociales, politiques ou environnementales liés à l'activité de logistique maritime.

- Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF) : représente les entreprises industrielles et commerciales dans leur fonction de donneurs d'ordres

- ☞ A mis en place une Commission Développement durable et territoires

- Air Cargo France Association (ACFA) : réunit « les compagnies aériennes, les handlers, les commissionnaires et l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique, l'ACFA entend contribuer à améliorer le service offert aux clients du fret aérien français »¹³⁰.

- Board of Airlines Representatives (BAR France) : rassemble les compagnies aériennes dans l'objectif d'informer, défendre et représenter ses membres auprès d'interlocuteurs publics comme privés ainsi que dans les médias. Elle rassemble 76 compagnies et fait partie d'un réseau international d'associations du même nom.

- Union des Entreprises de Transport et de Logistique de France (TLF) : représente l'ensemble des métiers de la chaîne du transport et de la logistique et dispose d'un syndicat annexe, TLF Overseas, qui regroupe les entreprises organisatrices de transport aérien et maritime ainsi que les représentants en

129. Sénat, Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE du Conseil, Examen par la commission des affaires européennes, 20 janvier 2012

130. Site de l'ACFA (<https://www.acfa-france.com/a-propos/>), consulté le 4 avril 2019

douane. Ces deux entités recherchent à renforcer l'attractivité et la compétitivité du commerce extérieur français et à améliorer l'efficacité des infrastructures.

☞ A mis en place une Commission Sûreté et sécurité du fret ainsi qu'une Commission Développement durable.

- Association Française de Supply Chain Management (Fapics) : association de promotion du supply chain management, elle regroupe les entreprises du secteur afin de dynamiser l'innovation et de partager les bonnes pratiques en matière logistique.
- Club Déméter : regroupe tous les « acteurs de la chaîne logistique afin de développer des pratiques de logistique durable à travers l'expérimentation et la collaboration »¹³¹.
- Association de la Supply Chain et de la Logistique (Aslog) : « association professionnelle de réflexion sur l'ensemble des aspects de la chaîne logistique, comprenant des industriels donneurs d'ordre et des entreprises de logistique »¹³².
- Afilog : rassemble les professionnels de la Supply Chain et de l'immobilier logistique afin « de permettre l'insertion permanente et cohérente de la logistique à l'échelle des territoires, la préservation des capacités d'accueil, la simplification de la réglementation et son allègement, la valorisation des réalisations exemplaires de ses membres, la constitution d'un centre de ressources documentaires de référence »¹³³.

☞ A mis en place une Commission Prévention des Risques et une Commission Développement durable

- Union Française de l'Express (UFEX) : regroupant les quatre principaux intégrateurs du marché de l'express (DHL Express, FedEx, TNT – appartenant désormais à FedEx – et UPS), l'UFEX « a pour objet d'expliquer, de valoriser et de défendre les enjeux de l'industrie du transport express en France »¹³⁴.

☞ A mis en place une Commission Sûreté.

- Cluster Maritime Français (CMF) : rassemble plus de 430 acteurs du secteur de l'économie maritime et s'inscrit dans un réseau international poursuivant le développement durable des activités maritimes et l'accompagnement de projets.
- Armateurs de France : représente les entreprises de transport et de services maritimes et a pour objet la valorisation de la flotte sous pavillon français et la construction de filières robustes et attractives.
- Union des Ports de France (UPF) : représente les exploitants de ports français de commerce et de pêche afin d'en défendre les intérêts et de favoriser le partage de bonnes pratiques.

☞ A mis en place un Groupe de travail Environnement

Il existe par ailleurs de nombreuses associations ou instances locales de représentation du secteur, organisés par localité, par métier ou par modes de transport par exemple.

d. Principaux interlocuteurs institutionnels

- Ministère en charge des transports, au sein du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) :

- La Direction générale de l'aviation civile : elle « a pour mission de garantir la sécurité et la sûreté du transport aérien [...]. Elle traite de l'ensemble des composantes de l'aviation civile : développement durable, sécurité, sûreté, contrôle aérien, régulation économique, soutien à la construction aéronautique, aviation générale, formation aéronautique... »¹³⁵. La DGAC est donc l'interlocuteur privilégié des exploitants d'aéroports, compagnies aériennes et personnels aéroportuaires. Elle réglemente et supervise leurs activités, et est notamment en charge de délivrer des agréments permettant à des entreprises ou agents d'exercer des missions de sûreté ou de sécurité en lien avec le transport de voyageurs ou de marchandises. Le développement durable est au cœur des activités de la DGAC, qui travaille donc avec les professionnels du secteur pour concilier développement du transport aérien et préservation de l'environnement. Tant dans ses missions de définition des règles de sûreté et de sécurité aéroportuaire que dans les enjeux environnementaux qu'elle est tenue d'intégrer à ses missions, la DGAC peut représenter un levier important dans la meilleure prise en compte des risques liés au commerce illégal d'espèces sauvages dans le domaine aérien.

- La Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer : chargée de « [préparer] et [de mettre] en œuvre la politique nationale des transports terrestres et maritimes »¹³⁶, la DGITM assure diverses missions de réglementation et d'accompagnement des acteurs publics et privés du secteur de la logistique et du transport. La DGITM exerce par ailleurs la tutelle des Grands ports maritimes du territoire et contribue à la définition de leur stratégie de développement. A travers ses compétences en matière de sécurité maritime et de sûreté portuaire et d'appui au développement du secteur du transport et de la logistique, la DGITM peut contribuer à renforcer la mobilisation du secteur maritime face aux enjeux liés au commerce illégal d'espèces sauvages.

- Organes et agents exerçant des missions de police sur les plateformes portuaires et aéroportuaires : les activités de transport et de logistique doivent répondre à des enjeux et des exigences de sûreté et de sécurité particulièrement élevés.

131. Site du Club Déméter (<http://www.club-demeter.fr/le-club-demeter-1-1.html>), consulté le 4 avril 2019

132. Comité scientifique de la Conférence nationale sur la logistique, *La logistique en France : État des lieux et pistes de progrès*, mars 2015, p. 9

133. Site de l'Afilog (<https://www.afilog.org/qui-sommes-nous-2/>), consulté le 4 avril 2019

134. Site de l'UFEX (<http://www.ufex-asso.com/>), consulté le 4 avril 2019

135. Site du MTES (<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac>), consulté le 4 avril 2019

136. Site du MTES (<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/direction-generale-des-infrastructures-des-transport-et-mer-dgitm>), consulté le 4 avril 2019

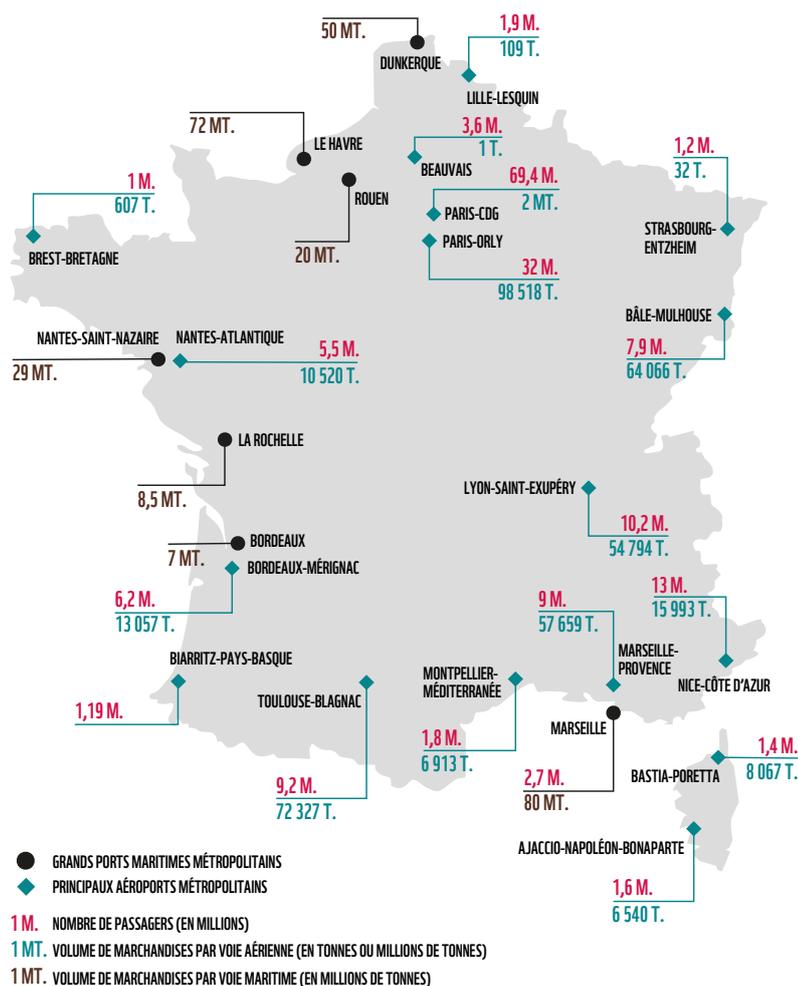
3. LES PORTS ET AÉROPORTS, ÉPICENTRES DES ACTIVITÉS DE TRANSPORT

Cœur des échanges intérieurs et internationaux de passagers et de marchandises, les ports et aéroports maillent le territoire français (cf. Carte 12 ci-dessous). Ces plateformes, qui constituent les points d'entrée et de sortie d'une majorité des marchandises traitées sur le territoire et des passagers franchissant des frontières, regroupent un grand nombre d'acteurs et concentrent des activités économiques variées. Sur les questions de lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages, les ports et aéroports peuvent constituer d'importants leviers. En effet, au-delà de leur rôle de coordination et d'animation des entités présentes sur leur plateforme, ils sont en charge des questions sécurité-sûreté, et s'approprient par ailleurs de manière croissante les sujets environnementaux.

Du fait de la diversité des acteurs portuaires français, répondant à des logiques d'organisation et de gestion parfois très différentes, et à des spécialisations d'activités, ce rapport se concentrera essentiellement sur les Grands Ports Maritimes métropolitains ainsi que sur le groupe Aéroports de Paris et les grands aéroports régionaux, qui assurent la majorité des activités passagers et marchandises. En effet, en métropole, le groupe Aéroports de Paris concentre plus de la moitié du trafic passagers français et entre 80 et 90% de l'activité de transport de marchandises par voie aérienne¹³⁸ quand sept GPM et le port de Calais traitent 90% du trafic portuaire de marchandises¹³⁹ (cf. détail du nombre de passagers et marchandises pour les principaux aéroports et ports français en Annexe 4).

EN FRANCE

PRÈS DE 90% DU FRET AÉRIEN EST TRAITÉ DANS LES AÉROPORTS FRANCILIENS



Carte 12 : Cartographie du trafic de passagers et du volume de marchandises traités par les aéroports métropolitains transportant plus d'un million de passagers par an et les Grands ports maritimes métropolitains en 2017

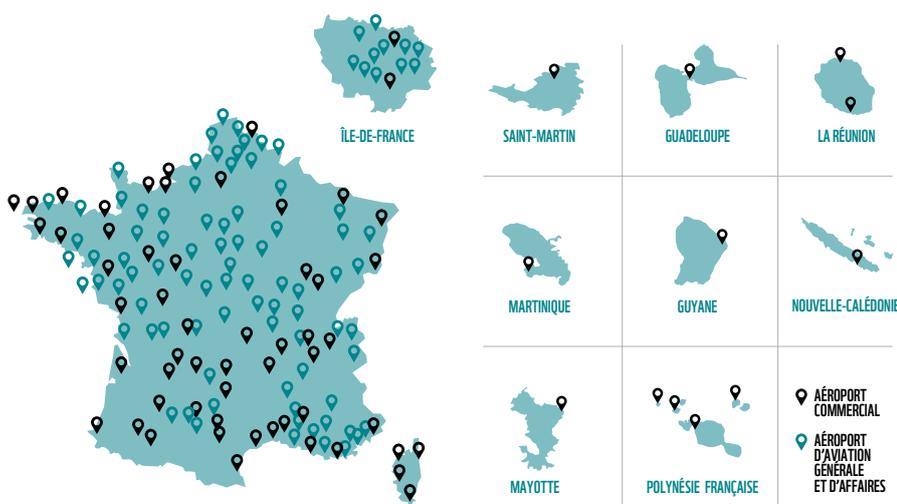
Source : WWF France, 2019 – Sur la base des données de l'Union des Aéroports Français, Résultats d'activité des aéroports français 2017 – Statistiques de trafic, 2018, p.4 et 20 et CGDD, Les comptes des transports 2017, août 2018, p.150

138. Direction générale de l'aviation civile, Bulletin statistique annuel – Trafic aérien commercial 2017, avril 2018, p. 15-16
139. CGDD, Les comptes des transports 2017, août 2018, p. 150

IV. LE SECTEUR FRANÇAIS DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT - CARTOGRAPHIE ET INCIDENCES DU COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES

a. Les aéroports français : maillage et fonctionnement

La France compte environ 490 aérodromes, disséminés sur l'ensemble du territoire métropolitain et d'Outre-mer, dont près de 180 accueillant des liaisons commerciales (cf. Carte 13)¹⁴⁰. En 2017, 17 aéroports métropolitains et 4 aéroports d'Outre-mer ont accueilli plus d'un million de passagers. Toutefois, deux aéroports concentrent l'essentiel du trafic aérien français : Paris-CDG et Paris-Orly (appartenant, avec Paris-Le Bourget, au groupe Aéroports de Paris), qui ont respectivement accueilli 69,5 et 32 millions de passagers et traité plus de 2 millions et de 98 000 tonnes de marchandises en 2017.



Carte 13 : Répartition des aéroports d'aviation générale et d'affaires et des aéroports commerciaux sur le territoire français en 2017

Source : UAF, Manifeste, Les aéroports au service de l'attractivité des territoires, 2017, p. 10

Plusieurs parties prenantes clés interviennent au sein des plateformes aéroportuaires (cf. paragraphe A.2. ci-dessus). Si le bon fonctionnement de ces plateformes repose sur l'articulation et la coopération des différents acteurs qui y exercent une activité, leur gestion et leur développement incombent aux exploitants, qui répondent à des modes d'organisation particulièrement variés. En effet, suite à une réforme débutée en 2004¹⁴¹, la propriété et la gestion des aéroports commerciaux français ont été profondément modifiées. Trois régimes coexistent désormais :

- Le groupe Aéroports de Paris, établissement public jusqu'en 2005, est devenu une société anonyme mais reste détenu en majorité par l'Etat français ;
- Les grands aéroports régionaux d'intérêt national (notamment Bordeaux-Mérignac, Lyon - Saint-Exupéry et Lyon-Bron, Marseille-Provence, Aix-Les Milles et Marignane-Berre, Montpellier-Méditerranée, Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire - Montoir, Nice - Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu, Strasbourg-Entzheim et Toulouse-Blagnac¹⁴²) restent propriété de l'Etat mais leur exploitation est concédée aux Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI), qui peuvent par ailleurs transférer cette concession dans les conditions prévues à l'article L6322-2 du code des transports¹⁴³.

140. UAF, Manifeste, Les aéroports au service de l'attractivité des territoires, 2017, p. 10

141. Initiée par la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales puis consolidée par la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports.

142. Voir liste complète dans décret n° 2005-1070 du 24 août 2005 fixant la liste des aérodromes civils appartenant à l'Etat exclus du transfert aux collectivités territoriales ou à leurs groupements, tel que modifié en 2007

143. « A la demande de chaque chambre de commerce et d'industrie concernée, l'autorité administrative peut autoriser la cession ou l'apport de la concession aéroportuaire à une société dont le capital initial est détenu entièrement par des personnes publiques, dont la chambre de commerce et d'industrie titulaire de la concession cédée »

- Plus de 150 aéroports appartenant jusqu'alors à l'Etat ont été transférés aux collectivités territoriales, selon des systèmes de propriété¹⁴⁴ et des modes d'exploitation¹⁴⁵ divers.

Cette décentralisation partielle et l'évolution des modes d'exploitation des plateformes aéroportuaires françaises a considérablement diversifié les entités pouvant concourir à la gestion des aéroports français et, par conséquent, leurs processus décisionnels. Dans le cadre de la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages, les gestionnaires d'aéroports peuvent être des interlocuteurs privilégiés pour la mise en place de certaines mesures. En effet, étant en charge d'assurer la sûreté et la sécurité au sein de leur plateforme, les gestionnaires d'aéroports pourraient rechercher à évaluer les risques représentés par le commerce illégal d'espèces sauvages sur le plan sanitaire (ex : animal mort transporté illégalement sans contrôle vétérinaire préalable) et sécuritaire (ex : transport illégal d'animaux venimeux vivants), afin de définir des mesures d'atténuation de ce risque le cas échéant. Par ailleurs, au travers de ses compétences en matière d'aménagement de la plateforme aéroportuaire, l'exploitant peut être amené à intégrer les enjeux relatifs au commerce illégal d'espèces sauvages, par exemple par l'installation de dispositifs pouvant faciliter la détection d'espèces sauvages transportées illégalement. Enfin, l'exploitant d'aéroport étant en charge des zones d'embarquement, il est un acteur incontournable au déploiement d'actions de sensibilisation envers les passagers. En effet, au travers de ces espaces d'attente, les aéroports disposent d'un potentiel fort de communication et d'animation, qui pourrait être exploité pour informer les voyageurs sur les questions de commerce illégal d'espèces sauvages.

b. Les ports maritimes français : maillage et fonctionnement

A l'échelle mondiale, 90% du fret est transporté par voie maritime¹⁴⁶, qui représente le mode de transport le plus rentable pour des échanges transcontinentaux. Le littoral français compte 66 ports de commerce maritimes¹⁴⁷, au travers desquels ont transité, en 2017, 28,3 millions de passagers et 365,3 millions de tonnes de marchandises¹⁴⁸.

Les GPM dominent les échanges commerciaux circulant par voie maritime, ce rapport se concentrera exclusivement sur ces plateformes, bien que certains constats et recommandations peuvent également s'appliquer aux autres entités portuaires.

En France métropolitaine, sept Grands Ports Maritimes ainsi que le port de Calais représentent les portes d'entrée et de sortie de l'essentiel du fret traité sur le territoire.

Tout comme les aéroports, le fonctionnement des ports maritimes repose sur un grand nombre d'acteurs publics et privés tel que le propriétaire du domaine portuaire, l'autorité portuaire, les entreprises de manutention (opérateurs de terminal, dockers, acconiers ou stevedores, etc.), les prestataires logistiques (commissionnaires, transitaires, armateurs, etc.) et les services de l'Etat (douanes, police, etc.).

Plusieurs réformes, tournées vers la décentralisation, ont successivement fait évoluer les règles tenant à la propriété des ports, à leur gestion et à la responsabilité en matière de sécurité et sûreté portuaire. Désormais, il existe trois types de ports de commerce et de pêche répondant à différents modes d'organisation et de gestion :

- Les Grands Ports Maritimes : statut créé en 2008 pour sept ports sur le territoire métropolitain (Marseille, Le Havre, Rouen, La Rochelle, Bordeaux, Nantes-Saint-

90%

**EN FRANCE, SEPT GPM ET
LE PORT DE CALAIS TRAITENT
90% DU TRAFIC PORTUAIRE
DE MARCHANDISES**

144. Le propriétaire de l'aéroport peut être une agglomération, une communauté de commune, un département, une région, un syndicat mixte, etc. selon la ou les collectivités ayant manifesté son intérêt à prendre un charge l'aéroport lors de la mise en application de la réforme.

145. La collectivité ou le groupement propriétaire de l'aéroport peut choisir d'exploiter l'aéroport en régie ou au travers d'une concession.

146. Site de l'Organisation maritime internationale : <http://www.imo.org/>, consulté le 8 avril 2019

147. Site du ministère de la Transition écologique et solidaire, page « Les ports maritimes de France » : <https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/ports-maritimes-france>, consulté le 8 avril 2019

148. CGDD, *Les comptes des transports 2017, août 2018*, p. 150 et 163

IV. LE SECTEUR FRANÇAIS DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT - CARTOGRAPHIE ET INCIDENCES DU COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES

Nazaire et Dunkerque) et quatre ports situés en outre-mer (en Guyane, Guadeloupe, Martinique et à La Réunion).

- Les ports dits d'intérêt national : ils appartiennent généralement aux régions. Cela concerne 17 ports métropolitains qui ont été décentralisés suite à la réforme de 2004, ainsi que le port de Saint-Pierre-et-Miquelon qui n'a pas basculé vers le statut de GPM en 2008.
- Les ports d'échelle locale : 272 ports de commerce, de pêche ou de plaisance¹⁴⁹ qui étaient historiquement détenus et gérés par les départements ont, en 2015, fait l'objet d'une réforme (loi NOTRe)¹⁵⁰ ayant visé le transfert de propriété et de compétences sur ces ports à d'autres collectivités territoriales ou groupements qui devaient manifester leur intérêt en ce sens avant le 1^{er} janvier 2017. Tous les ports sur lesquels le département n'a pas exprimé le souhait de voir sa compétence maintenue et pour lesquels aucune demande n'a été formulée de la part d'autres collectivités ont été transférés aux régions.

Les GPM sont des établissements publics de l'Etat qui exercent des missions régaliennes (sécurité, sûreté et police portuaire) et des fonctions d'aménageur et de gestionnaire du domaine portuaire¹⁵¹. La réforme de 2008¹⁵² a établi un nouveau système de gouvernance pour les GPM, articulé autour de 3 instances : le Directoire, le Conseil de Développement et le Conseil de Surveillance (article L5312-6 et suivants du code des transports).



Figure 12 : Système de gouvernance des Grands ports maritimes français

Source : WWF France, 2019 – Sur la base de l'article L5312-6 et s. du code des transports

Bien que les compétences de l'établissement portuaire soient définies de manière expresse et limitative et ne semblent laisser que peu de marge de manœuvre aux GPM pour agir contre le commerce illégal d'espèces sauvages, ces plateformes d'échanges sont toutefois dotées de capacités et d'une influence importante, qui peuvent être mobilisées sur ces enjeux. En effet, leur force de communication, vers les acteurs de la place portuaire comme aux échelles nationale voire internationale au travers de leur communication institutionnelle et de leurs réseaux interprofessionnels structurés, est un levier particulièrement pertinent pour sensibiliser le secteur et diffuser les bonnes pratiques. Par ailleurs, bien que n'ayant pas pour mission la

149. Gouvernement (<https://www.gouvernement.fr/action/la-reforme-territoriale>), consulté le 8 avril 2019

150. La loi no 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, également connue en tant que Loi NOTRe, qui vise notamment à renforcer les compétences des régions et des établissements publics de coopération intercommunale.

151. La liste des missions reposant sur l'établissement public sont listées à l'article L5312-2 du code des transports : « 1° La réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes ; 2° La police, la sûreté et la sécurité, au sens des dispositions du titre III du présent livre, et les missions concourant au bon fonctionnement général du port ; 3° La gestion et la valorisation du domaine dont il est propriétaire ou qui lui est affecté ; 4° La gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés ; il consulte le conseil scientifique d'estuaire, lorsqu'il existe, sur ses programmes d'aménagement affectant les espaces naturels ; 5° La construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, notamment des bassins et terre-pleins, ainsi que des voies et terminaux de desserte terrestre, notamment ferroviaire et fluviale ; 6° La promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés ; 7° L'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ; 8° Les actions concourant à la promotion générale du port. »

152. Loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire



définition d'objectifs de réduction de l'impact des activités maritimes, de plus en plus de ports s'approprient les sujets environnementaux. Au travers d'outils incitatifs ou contraignants, ils peuvent ainsi favoriser les changements de pratiques au sein du secteur maritime (voir, par exemple, le mécanisme d'incitation mis en place dans le cadre de la WPCI – cf. *Chapitre VI, paragraphe B.2.c. ci-dessous*).

Enfin, bien que l'autorité portuaire n'ait pas de compétences de contrôle des marchandises transitant par sa plateforme (hors marchandises dangereuses), elle est responsable de la police, de la sûreté et de la sécurité au sein du port. Le commerce illégal d'espèces sauvages pouvant à la fois être révélateur d'une faille de sûreté sur la plateforme (car peut être dû à l'infiltration de marchandises illégales dans l'enceinte portuaire, par des personnes étant ou non autorisées à entrer dans les zones de stockage de marchandises, afin de les placer dans des conteneurs) ainsi que générateur d'un risque sécuritaire pour le personnel de la plateforme (du fait d'éventuels risques sanitaires associés au transport illégal d'espèces sauvages qui échapperaient aux contrôles vétérinaires et phytosanitaires), cette activité illégale peut entrer dans le champ de compétence de l'autorité portuaire.

B. IMPACTS DU COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES SUR LE SECTEUR

1. EXEMPLES DE NORMES APPLICABLES AU SECTEUR POUR LE TRANSPORT LÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES

De dimension internationale et de grande ampleur, le commerce des spécimens d'espèces sauvages repose sur d'importantes chaînes logistiques et commerciales permettant de connecter producteurs, acheteurs et vendeurs. De ce fait, il est commun pour de nombreux transporteurs de réaliser des importations ou (ré)exportations de spécimens CITES, notamment depuis et vers le territoire français. Dans ce cadre, plusieurs règles vont s'appliquer à leur activité. L'ambition de ce paragraphe n'est pas de présenter ces cadres de manière exhaustive mais de mettre en exergue deux exigences clés qui peuvent s'avérer pertinentes quant aux enjeux de lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages et qui ont souvent été citées, par les acteurs rencontrés par le WWF France pour cette étude, comme outils de régulation de leurs opérations.

• **Règlementation IATA du transport d'animaux vivants :**

IATA a développé un ensemble de standards que les transporteurs aériens devront appliquer pour le transport d'animaux vivants : les *Live Animals Regulations* (règlementation du transport d'animaux vivants). En effet, l'avion est fréquemment utilisé pour transporter des animaux vivants du fait de la rapidité avec laquelle il permet d'expédier des espèces sauvages sur de longues distances et dans des conditions permettant d'assurer le bien-être des spécimens (températures, mouvements et chocs, etc.). Parmi les outils élaborés par IATA pour encourager la vigilance des opérateurs de lignes commerciales aériennes à l'égard du bien-être animal, de la sécurité de la manipulation et du transport des animaux et de la conformité de leurs pratiques avec les lois et règlements applicables, se trouve une « *IATA Live*

animals acceptance check list »¹⁵³. Celle-ci attire notamment l'attention du transporteur sur les exigences de permis CITES pour le transport de certains spécimens d'espèces sauvages. Les opérateurs proposant un service de transport d'animaux vivants peuvent obtenir une certification IATA pour garantir, à leurs partenaires économiques, leur fiabilité et leur vigilance en la matière.

• **Règlementation européenne de surveillance et de contrôles sanitaires :**

Au niveau européen, des règles ont également été définies afin de prévenir les éventuelles conséquences que pourraient produire l'entrée sur le territoire communautaire de certains animaux et produits animaux ainsi que certains végétaux et produits végétaux¹⁵⁴. Ainsi, des postes frontaliers ont été mis en place, en plusieurs points du territoire national, pour réaliser des contrôles sanitaires ou phytosanitaires sur les spécimens importés depuis des pays tiers à l'UE. Ceux-ci sont conduits par le Service d'inspection vétérinaire et phytosanitaires aux frontières (SIVEP) aux Postes d'inspection aux frontières (PIF) pour les animaux vivants ou produits d'origine animale et aux Points d'entrée communautaires (PEC) pour les végétaux et produits végétaux. On en dénombre respectivement 22 et 34 sur l'ensemble du territoire français (outre-mer incluse)¹⁵⁵. Si les SIVEP, rattachés au ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation (MAA), ont pour compétence le seul contrôle sanitaire des spécimens ou produits importés, ils peuvent toutefois concourir à la bonne application du régime juridique relatif au commerce d'espèces sauvages. En effet, les SIVEP sont présents au sein de nombreux ports et aéroports de France et inspectent l'ensemble des importations de spécimens d'espèces sauvages et de leurs produits et peuvent ainsi être sollicités par les douanes pour apporter un appui technique et une expertise lors des contrôles réalisés sur les voyageurs et les marchandises à l'entrée sur le territoire national.

153. <https://www.iata.org/whatwedo/cargo/live-animals/Documents/animalschecklist-en.pdf>, consulté le 8 avril 2019

154. Directive 2000/29/CE du Conseil du 8 mai 2000 concernant les mesures de protection contre l'introduction dans la Communauté d'organismes nuisibles aux végétaux ou aux produits végétaux et contre leur propagation à l'intérieur de la Communauté (telle que modifiée) et Directive 91/496/CEE du Conseil, du 15 juillet 1991, fixant les principes relatifs à l'organisation des contrôles vétérinaires pour les animaux en provenance des pays tiers introduits dans la Communauté et modifiant les directives 89/662/CEE, 90/425/CEE et 90/675/CEE, notamment.

155. Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, Direction générale de l'alimentation, Service d'inspection vétérinaire et phytosanitaire aux frontières, Rapport d'activité du SIVEP – 2017, septembre 2018, p.1 et 3

2. RISQUES ASSOCIÉS AU COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES

IMAGE

Définir des objectifs de vigilance à l'égard du commerce illégal d'espèces sauvages permet de sécuriser les clients, consommateurs et investisseurs ainsi que ses interlocuteurs douaniers. Cela permet également d'engager ses collaborateurs sur un sujet nouveau et transversal pour l'entreprise.

Par ailleurs, l'exposition médiatique des affaires de commerce illégal d'espèces sauvages est fréquente. Si elle peut être positive pour une structure qui se serait dotée d'outils de prévention, elle peut s'avérer hautement préjudiciable dans le cas où une saisie est réalisée sur une plateforme ou une entreprise qui n'aurait pas intégré ce risque dans ses pratiques.



SÉCURITAIRE

Le commerce illégal d'espèces sauvages peut être interconnecté avec d'autres formes de crime (tel que le trafic d'armes, de drogues ou la corruption par exemple) et ainsi impliquer les mêmes réseaux. Renforcer les obstacles à cette activité illégale permet ainsi de questionner ses procédures et, par conséquent, de les rendre plus robustes face à toutes formes de commerces illicites.



JURIDIQUE

La responsabilité juridique de l'entreprise peut être recherchée (1) au titre de l'obligation pesant sur l'employeur d'assurer la sécurité de ses salariés¹⁵⁶ et usagers¹⁵⁷, en cas de dommages causés suite au transport ou à la manipulation de spécimens d'espèces sauvages, (2) en cas d'impossibilité, pour l'entreprise, de présenter les pièces justificatives nécessaires à l'importation ou à la (ré)exportation d'espèces sauvages inscrites à la CITES¹⁵⁸ (cf. *Chapitre III, paragraphe A.2.c.*), (3) pour l'insuffisance des mesures mises en place par l'entreprise pour prévenir les trafics, ou encore (4) par les clients ou prestataires de la chaîne de transport en cas d'immobilisation ou de saisies de marchandises entraînant un retard de livraison¹⁵⁹.



SANITAIRE

Au moins 61% des maladies infectieuses émergentes chez l'homme sont d'origine animale et la majorité d'entre elles proviennent d'espèces sauvages¹⁶⁰.

Echappant à tout contrôle lors de leur entrée sur un territoire, les espèces sauvages illégalement importées (spécimens vivants, animaux naturalisés ou encore parties ou produits d'animaux parfois récemment tués et pouvant être destinés à la consommation humaine) représentent un enjeu de santé publique important.

Par ailleurs, dissimulés dans les bagages ou colis, les spécimens d'espèces sauvages peuvent être à l'origine de blessures ou de contaminations pour les salariés opérant sur la chaîne d'approvisionnement en cas d'ouverture malencontreuse ou de manipulation.



ÉCONOMIQUE

Conséquences des risques légaux et de réputation, les entreprises peuvent subir des pertes économiques significatives en cas d'implication, même non-volontaire, dans un commerce illégal d'espèces sauvages (frais d'interruption de la chaîne d'approvisionnement, indemnités pour retard de livraison, frais de justice, etc.).



¹⁵⁶. Article L4121-1 du code du travail

¹⁵⁷. Cass. civ. 21 novembre 1911, Compagnie Générale Transatlantique c/ Zbidi Hamida ben Mahmoud, jurisprudence constante

¹⁵⁸. Article 215 du code des douanes

¹⁵⁹. Responsabilité contractuelle : article 1231-1 du code civil et/ou dispositions contractuelles liant les parties.

¹⁶⁰. Organisation Mondiale de la Santé





ZOOM

Exemples de couverture médiatique de saisies de spécimens d'espèces sauvages inscrites à la CITES, identifiant nommément l'entreprise ou la plateforme d'échanges concernée¹⁶¹ :

• Le 31 janvier 2019 – La saisie d'une centaine de spécimens d'une espèce de perroquet inscrite à la CITES a été relayée par plusieurs médias (par exemple, <https://www.thetimes.co.uk/article/turkish-airlines-condemned-over-deaths-of-rare-parrots-cn8zovb78>) :

Turkish Airlines condemned over deaths of rare parrots

* Turkish Airlines condamnée pour la mort de perroquets rares

• Le 30 mai 2018 – Dépêche de l'Agence France Presse, relayée par plusieurs médias (par exemple, <https://www.geo.fr/environnement/decouverte-d-ailerons-de-requins-dans-une-cargaison-de-singapore-airlines-a-hong-kong-189049>) :

Découverte d'ailerons de requins dans une cargaison de Singapore Airlines à Hong Kong

• Le 28 avril 2014 – La saisie, par les douaniers du port de Sète, de 70 tortues vivantes, dissimulées dans des sacs placés dans le moteur d'une voiture a été relayée par plusieurs médias (par exemple, <https://www.20minutes.fr/societe/1369573-20140507-sete-douaniers-decouvrent-70-petites-tortues-moteur>) :

Sète: Les douaniers découvrent 70 petites tortues dans un moteur

DOUANE Les tortues étaient dissimulées dans deux sacs de sport à l'intérieur du moteur d'une voiture...

Des tortues dans le moteur. Le 28 avril dernier, les douaniers du port de Sète ont eu la surprise de découvrir deux sacs remplis de tortues lors du contrôle d'un véhicule à la sortie du ferry, ont indiqué ce mercredi matin les services de la douane.

161. Singapore Airlines : <https://www.geo.fr/environnement/decouverte-d-ailerons-de-requins-dans-une-cargaison-de-singapore-airlines-a-hong-kong-189049>, consulté le 30 mai 2018 ; Turkish Airlines : <https://www.thetimes.co.uk/article/turkish-airlines-condemned-over-deaths-of-rare-parrots-cn8zovb78>, consulté le 4 février 2019 ; Port de Sète : <https://www.20minutes.fr/societe/1369573-20140507-sete-douaniers-decouvrent-70-petites-tortues-moteur>, consulté le 20 mars 2019

IV. LE SECTEUR FRANÇAIS DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT - CARTOGRAPHIE ET INCIDENCES DU COMMERCE D'ESPÈCES SAUVAGES

3. UN SECTEUR CIBLÉ PAR DES INITIATIVES NON-GOUVERNEMENTALES

En complément ou en parallèle de ces démarches institutionnelles, des initiatives portées par le secteur de la logistique et du transport lui-même ou par des organisations non-gouvernementales ont émergé. En voici quelques exemples :

- **Le projet « Wildlife Trafficking, Response, Assessment and Priority Setting » (Wildlife TRAPS) :** considérant l'importance des volumes d'espèces sauvages illégalement transportés depuis/vers l'Afrique et l'Asie, ce projet¹⁶² recherche notamment à sensibiliser les entreprises clés du transport, notamment de fret aérien et maritime et de messagerie à cette problématique. A travers la mobilisation d'acteurs clés du secteur (entreprises internationales, ports maritimes et organisations professionnelles notamment), le projet soutient la définition et la mise en œuvre d'actions qui rendraient plus difficile l'exploitation des chaînes de transport pour quitter le continent africain et atteindre les consommateurs de spécimens sur le continent asiatique. Un module de formation gratuit à destination des transporteurs de fret a notamment été développé par TRAFFIC et FIATA dans le cadre de ce projet¹⁶³.
- **Le projet « Reducing Opportunities for Unlawful Transportation of Endangered Species Partnership » (ROUTES Partnership) :** à travers une coopération renforcée entre des agences institutionnelles, des organisations professionnelles internationales, des entreprises de la logistique et du transport, des agents de contrôles, des universitaires et des experts des enjeux de conservation, le partenariat ROUTES¹⁶⁴ vise à mieux connaître les tendances du transport illégal d'espèces sauvages protégées par voie aérienne et à mobiliser les acteurs clés de ce secteur pour y faire obstacle. Des outils et ressources spécialement adaptés aux problématiques et pratiques du secteur ont été conçus et rendus disponibles gratuitement¹⁶⁵, tels que des modules de formation, des affiches et vidéos de sensibilisation ou encore une carte interactive des risques d'exposition au commerce illégal d'espèces sauvages en fonction des escales aériennes (le « ROUTES Data Dashboard », cf. Figure 13)¹⁶⁶.
- **Le groupe de travail « Transport » et la déclaration du palais de Buckingham portés par United for Wildlife :** lancé en 2014, le groupe de travail visait à rassembler des opérateurs majeurs du secteur du transport afin d'identifier et de développer des solutions au trafic d'espèces sauvages exploitant les lignes commerciales internationales. Rassemblant des acteurs du domaine de l'aérien, du maritime ou de la logistique internationale, des agences d'application des lois, des organes institutionnels et des ONG, ce groupe de travail a, en 2016, adopté une déclaration contenant 11 engagements destinés à renforcer les obstacles au commerce illégal d'espèces sauvages¹⁶⁷. Cette déclaration du palais de Buckingham compte désormais 121 signataires¹⁶⁸ dont l'OMI, l'OMD, IATA ou encore ACI. Quatre entreprises françaises ont signé cette déclaration : Air France, Aircalin, Air Calédonie et le groupe Aéroports de Paris.
- **La mobilisation de l'IATA :** consciente que les opérateurs économiques de l'aérien peuvent appuyer les douanes et les acteurs étatiques dans la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages, IATA a adopté un ensemble d'outils destinés à renforcer l'action du secteur en la matière. Elle a notamment mis en place un groupe de travail dédié (la *IATA Wildlife Task Force*), signé un protocole d'accord avec le Secrétariat de la CITES ou encore développé des supports de sensibilisation et d'accompagnement pour ses membres (par exemple : une fiche de bonnes pratiques à mettre en œuvre en cas de présence d'un animal sauvage en cabine), et contribue au Partenariat ROUTES.



162. Porté par TRAFFIC et l'UICN et financé par l'Agence des Etats-Unis pour le développement international (USAID). Durée : sept ans (2013-2020)

163. <http://www.fiatalearning.com>

164. Porté par TRAFFIC et financé par l'USAID. Durée : Cinq ans (2015-2020)

165. Sur le site du Partenariat ROUTES (www.routespartnership.org) dans les rubriques « Resource Library » et « Training ».

166. <http://www.routesdashboard.org>

167. La déclaration peut être consultée à l'adresse suivante : <https://www.unitedforwildlife.org/the-buckingham-palace-declaration/>

168. Au 30 septembre 2019

Les acteurs économiques pouvant être directement exposés au commerce illégal d'espèces sauvages, ils représentent un levier incontournable à mobiliser pour accroître la vigilance face à cette activité. Les initiatives recherchant à associer les expertises des organismes publics, des universitaires et des ONG pour renforcer les capacités des entreprises à prévenir et détecter le commerce illégal d'espèces sauvages sont ainsi de plus en plus nombreuses et permettent de former un ensemble de plus en plus étoffé et robuste face aux trafiquants. Ainsi, la collaboration, la diffusion de bonnes pratiques et le développement d'outils croît significativement en la matière et touchent un nombre de plus en plus important de secteurs tels que le secteur de la finance (au travers du Groupe de travail « Finance » de United for Wildlife¹⁶⁹ par exemple), du tourisme (au travers de la Déclaration de Buenos Aires¹⁷⁰ notamment), du numérique (au travers de la *Coalition to End Wildlife Trafficking Online*¹⁷¹), etc.

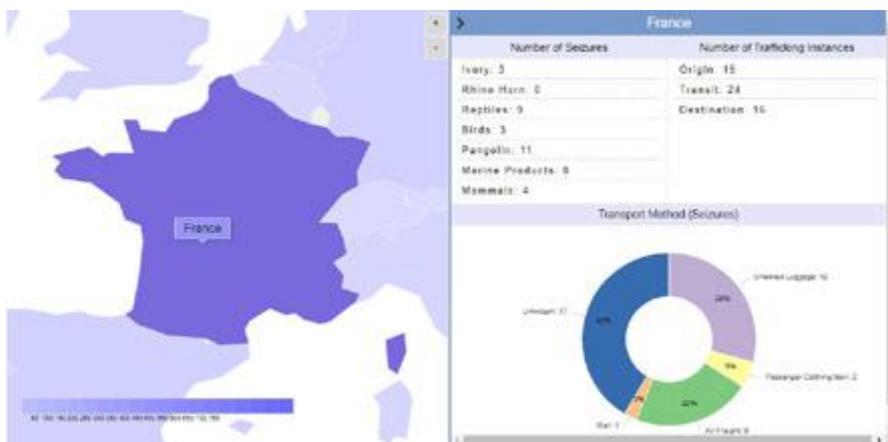


Figure 13 : Fiche « France » du ROUTES Dashboard

Source : Site internet du ROUTES Dashboard

* Traduction du tableau : Ivoire (3), Corne de rhinocéros (0), Reptiles (9), Oiseaux (3), Pangolin (11), Produits de la mer (0), Mammifères (4) // Origine (15), Transit (24), Destination (16) // Traduction du diagramme : Bagages enregistrés (29%), Vêtements/Accessoires du passager (5%), Fret aérien (22%), Voie postale (2%), Non précisé (42%)

169. Page de la Taskforce « Finance » : <https://www.unitedforwildlife.org/projects/financial-taskforce/>

170. Texte de la Déclaration de Buenos Aires: <https://www.wttc.org/-/media/files/summits/buenos-aires-2018/wttc-buenos-aires-declaration-with-signatures.pdf>

171. Site internet de la Coalition : <https://www.endwildlifetraffickingonline.org/>

V.

PERCEPTION DU

COMMERCE ILLÉGAL

D'ESPÈCES SAUVAGES

ET DE LEUR RÔLE PAR LES

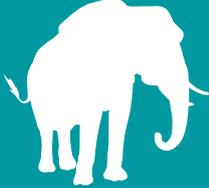
ACTEURS DU SECTEUR

DE LA LOGISTIQUE

ET DU TRANSPORT

V. PERCEPTION DU COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES ET DE LEUR RÔLE PAR LES ACTEURS DU SECTEUR DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT

10 CONSTATS TIRÉS DES ÉCHANGES AVEC LE SECTEUR

A. UN SUJET PEU APPROPRIÉ PAR LE SECTEUR		B. UN SUJET TRANSVERSAL
	C. UNE PRÉPONDÉRANCE DES ENJEUX SÛRETÉ	D. LE RÔLE CLÉ DE LA DOUANE
E. DES DEGRÉS VARIÉS DE PERCEPTION DU RÔLE DES ACTEURS DU SECTEUR		F. AUTOMATISATION ET DIGITALISATION
G. CIBLER LES ACTEURS PERTINENTS	H. OUTILS VOLONTAIRES VS. OUTILS CONTRAIGNANTS	
I. CONSTRUIRE DES STANDARDS COMMUNS		J. VALORISER SON ENGAGEMENT

A. LE COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES : UN SUJET PEU APPROPRIÉ PAR LE SECTEUR FRANÇAIS DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT

Le commerce illégal d'espèces sauvages protégées est un enjeu globalement connu des parties prenantes rencontrées par le WWF France. La sensibilisation réalisée par les organisations internationales du secteur (*cf. Chapitre IV, paragraphe B.3.*), la médiatisation du sujet ou encore les centres d'intérêt personnels de l'interlocuteur du WWF France expliquent notamment la connaissance de cette problématique. Pourtant, rares ont été les entreprises ayant perçu le risque que cette activité illégale puisse survenir dans leur activité de transport de fret ou de voyageurs, la sollicitation du WWF France constituant généralement un questionnement nouveau pour les acteurs rencontrés.

Parmi les neuf transporteurs interrogés par le WWF France, trois ont confirmé l'occurrence d'un fait de commerce illégal d'espèces sauvages sur leurs lignes. Sur l'ensemble des acteurs économiques rencontrés, ce sont ces trois mêmes entreprises qui nous ont affirmé avoir adopté des mesures de prévention et de gestion du risque en la matière. Le renforcement des connaissances quant aux espèces concernées, aux méthodes utilisées et aux itinéraires empruntés par les trafiquants a été identifié comme une condition incontournable à la mobilisation des entreprises et des plateformes d'échanges sur ce sujet et à l'inscription pérenne de ce sujet dans leur champ d'intervention.

V. PERCEPTION DU COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES ET DE LEUR RÔLE PAR LES ACTEURS DU SECTEUR DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT

B. LA LUTTE CONTRE LE COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES, UNE PROBLÉMATIQUE TRANSVERSALE

Les enjeux relatifs au commerce illégal d'espèces sauvages protégées étant au carrefour des thématiques sûreté, sécurité et développement durable, plusieurs départements d'une organisation pourront être sollicités pour la définition, la mise en œuvre et l'évaluation d'engagements en la matière. La diversité des interlocuteurs désignés par chaque organisation rencontrée pour répondre à la demande d'entretien du WWF France illustre particulièrement la transversalité de ce sujet (cf. Tableau 11).

	ENTREPRISES	PLATEFORMES D'ÉCHANGES	ASSOCIATIONS PROFESSIONNELLES	TOTAL
Direction générale	2	-	1	3
RSE/Environnement	3	3	-	6
Sûreté-Sécurité	2	-	1	3
QHSE	2	-	-	2
Commercial	2	1	-	3
TOTAL	11	4	2	17

Tableau 11 : Direction d'appartenance des interlocuteurs rencontrés par le WWF France (n=17) dans les entreprises, plateformes d'échanges et organisations professionnelles (n=15) lors des entretiens bilatéraux

Les compétences « RSE/Environnement », « Sûreté » et « Sécurité » (donc incluant la compétence QHSE) sont celles qui ont été privilégiées par les organisations pour désigner l'interlocuteur du WWF (11 occurrences sur 17). Pourtant, seule trois entreprises sur l'ensemble des organisations rencontrées ont défini une gouvernance (ou, à tout le moins, ont adopté des mesures) sur la problématique du commerce illégal d'espèces sauvages. Ainsi, il semble que, pour les organisations, ces trois domaines d'expertise sont ceux qui se détachent naturellement pour traiter de cette thématique.

C. UNE PRÉPONDÉRANCE DES ENJEUX DE SÛRETÉ SUR LES CHAINES DE TRANSPORT

Du fait de la massification des flux de marchandises comme de voyageurs et d'événements ayant menacé voire ébranlé la sûreté de certains Etats, le secteur du transport a été soumis à une multiplication des règles et normes visant à sécuriser ses activités¹⁷². Cette place prépondérante des enjeux sûreté a exigé du secteur de nombreuses adaptations, tant aux ruptures de fluidité du trafic imposées par ces mesures qu'aux coûts qu'elles ont générés¹⁷³. De ce fait, si parmi les 15 entreprises, plateformes d'échanges et organisations professionnelles interrogées par le WWF, 12 ont reconnu la pertinence de mobiliser le secteur pour la mise en œuvre de mesures pouvant faire obstacle au commerce illégal d'espèces sauvages, elles ont également insisté sur la nécessité d'assurer leur impact minimal sur la conduite des activités de logistique et de transport.

Cela souligne l'importance de mettre en place des outils d'atténuation du risque qui ne freineront pas le franchissement de frontière du fait de contrôles physiques ou documentaires accrus mais permettront plutôt de renforcer la vigilance de l'entreprise lors de la réservation de la prestation de transport puis tout au long de la chaîne logistique. La formation des salariés et la mise en œuvre de procédures d'analyse des données associées aux commandes tenant compte des spécificités du commerce illégal d'espèces sauvages représentent ainsi des pistes d'action pour les organisations interrogées.

Les outils de fiabilisation utilisés de manière croissante dans le secteur (tels que l'OEA – Opérateur économique agréé – par exemple, *cf. paragraphe B.2. ci-dessous*) et s'élargissant progressivement aux enjeux tenant à la sécurité représentent, d'autre part, un levier à mobiliser en ce sens. En effet, s'agissant de dispositifs déjà intégrés par une part importante des entreprises contribuant aux chaînes logistiques internationales, ils pourraient permettre, selon leur périmètre, de standardiser les mesures de vigilance devant être mises en place par les entreprises en matière de commerce illégal d'espèces sauvages et de favoriser la collecte d'informations pertinentes et compatibles par les douanes, auprès des acteurs économiques, pour permettre un meilleur ciblage de passagers ou marchandises suspects.

172. Fedi L., Lavissière A., Russell & David Swanson A., *The facilitating role of IT systems for legal compliance: the case of port community systems and container Verified Gross Mass (VGM)*, Supply Chain Forum: An International Journal, 20:1, 2019, 29-42

173. Rapport d'information n° 31 (2016-2017) de M. Vincent CAPO-CANELLAS, fait au nom de la commission des finances du Sénat sur le financement et l'efficacité de la sûreté du transport aérien, déposé le 12 octobre 2016

D. LES DOUANES, ACTEURS INCONTURNABLES DE LA LUTTE CONTRE LE COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES

Les douanes, à travers leurs services de renseignement et leurs pouvoirs de contrôle sont des acteurs centraux de la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages sur les plateformes d'échanges. Partenaires privilégiés des entreprises pour leurs importations, elles sont les seuls acteurs autorisés à contrôler toutes marchandises contenues dans des conteneurs, colis, véhicules ou chargements fermés. Aussi, plusieurs des acteurs économiques rencontrés ont exprimé des difficultés à percevoir le rôle complémentaire qu'ils pourront jouer dans la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages.

La connaissance, par les entreprises de transport et de logistique, du risque de commerce illégal d'espèces sauvages sur certains itinéraires ou chargements et de la possibilité de solliciter l'administration douanière présente localement, en cas de doute ou suspicion, est ainsi indispensable pour faire émerger ce sujet au sein du secteur.

Par ailleurs, certaines entreprises disposent de bases de données d'entreprises placées sur liste noire du fait de comportements frauduleux, qui sont alimentées par leurs propres services ainsi que par les douanes et d'autres instances compétentes en matière de contrôle et d'application des lois. Renforcer la coopération douanes-entreprises afin d'enrichir ces bases de données avec des informations se rapportant à des faits de commerce illégal d'espèces sauvages permettraient aux opérateurs économiques de refuser, de manière automatique, toute réservation suspectieuse. Trois entreprises ont en effet mentionné ces bases de données comme des outils efficaces et d'application immédiate pour lutter contre les trafics.

E. DES DEGRÉS VARIÉS DE PERCEPTION DE LEUR RÔLE PAR LES PARTIES PRENANTES RENCONTRÉES

Si les entreprises ont majoritairement reconnu qu'elles représenteraient un niveau d'action pertinent en matière de lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages protégées (cf. Figure 14), les plateformes d'échanges, et notamment les ports, percevaient plus difficilement leur rôle en la matière.

Les ports et aéroports ayant des prérogatives et responsabilités expressément définies par la loi, ils ont souvent identifié la question du commerce illégal d'espèces sauvages comme entrant à la marge dans leurs champs de compétence. Ils identifient cependant leur rôle dans la communication et le partage d'informations à destination des acteurs de la place portuaire afin d'agir comme catalyseur dans la création d'une dynamique d'engagements au sein du secteur.

Par ailleurs, les entreprises et les organisations professionnelles ont fait part de l'importance de développer des solutions « clés en main » sur ce sujet encore peu connu du secteur et pour lequel peu d'acteurs disposeront de ressources humaines, matérielles et financières immédiatement mobilisables pour opérationnaliser leurs engagements. Cependant, la diversité des entités composant le secteur, tant quant à leur taille que quant à leur modèle organisationnel, a été identifiée comme un potentiel frein au développement d'engagements et d'outils communs.

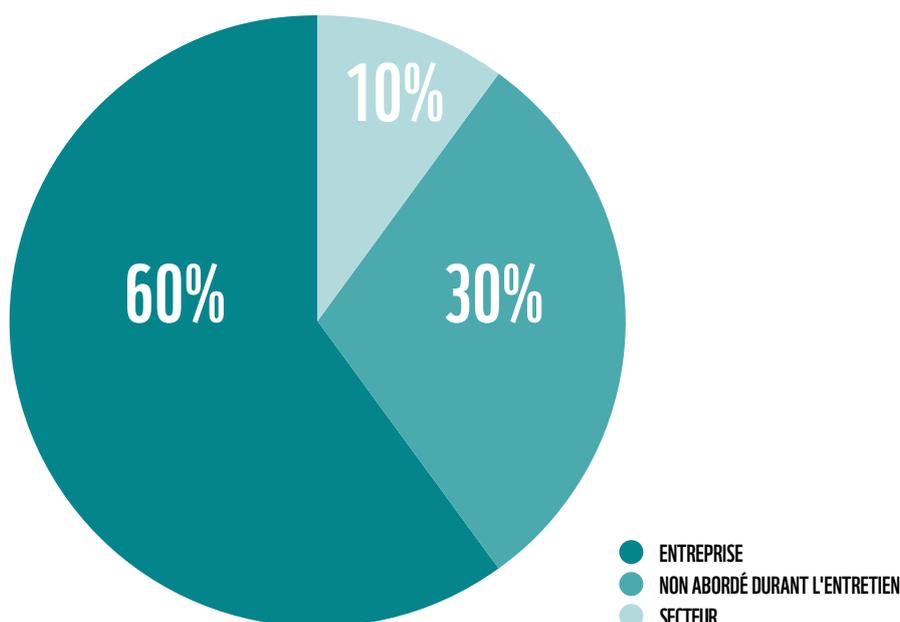


Figure 14 : Niveau d'action identifié comme pertinent par les entreprises interrogées par le WWF France (n=10)

F. AUTOMATISATION ET DIGITALISATION CROISSANTE SUR LA CHAÎNE LOGISTIQUE : VERS UNE TRANSFORMATION DES PRATIQUES DU SECTEUR ET UNE MASSIFICATION DES FLUX D'INFORMATIONS

Les innovations technologiques et numériques récentes au sein du secteur de la logistique et du transport ont conduit à une automatisation renforcée des chaînes logistiques et à une digitalisation croissante des flux d'informations accompagnant le transport de marchandises et de voyageurs¹⁷⁴. Ainsi, peu d'acteurs ont aujourd'hui un contact visuel avec les marchandises ou les bagages transportés. D'autre part, certains contrôles documentaires sont désormais réalisés *a posteriori* de la prestation de transport, ce qui laissera le temps aux éventuelles marchandises frauduleuses d'être récupérées au point d'arrivée puis dispersées avant toute intervention des agents d'application des lois.

Par exemple, l'une des compagnies aériennes rencontrée durant cette étude a précisé que sur l'une des plateformes clés de partance de ses vols, le nombre de salariés de la compagnie ayant un contact direct avec les passagers ou ses bagages avant embarquement dans l'avion est désormais particulièrement réduit. En effet, la compagnie aérienne est en train de déployer, sur l'ensemble de la plateforme, l'enregistrement automatisé des bagages en soute, avant prise en charge, contrôle et chargement par son propre personnel ou par ses sous-traitants. Le contrôle documentaire à l'embarquement peut ensuite être, lui aussi, réalisé par une société d'assistance en escale. Ainsi, les opportunités de contrôle visuel réalisées par un salarié de la compagnie sont de plus en plus réduites. Seule une approche intégrée de la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages, à l'échelle d'une plateforme et d'un écosystème de parties prenantes, permettra alors de compenser ces transformations de la filière.

Les évolutions technologiques réduisant le champ des interventions humaines sur les chaînes de transport représentent toutefois des perspectives exploitables, à plus ou moins long terme, pour renforcer les capacités de détection du commerce illégal d'espèces sauvages. Pourtant, il semble que peu de systèmes d'inspection et de contrôle utilisant le potentiel des technologies digitales (telles que le *machine*

¹⁷⁴. Ernst and Young, *Disruption. Digitalization. Disintermediation*, 2017, p. 9



learning ou l'intelligence artificielle) soient testés, à ce jour, pour opérer des contrôles physiques automatisés ou optimiser le partage et le traitement de données collectées sur la chaîne de transport.

L'augmentation du nombre et de la qualité d'informations disponibles sur le commerce illégal d'espèces sauvages et la massification des flux d'informations se rapportant à la chaîne d'approvisionnement représentent un défi mais également un levier important pour l'amélioration de la détection des anomalies et des fraudes, tant pour les entreprises que pour les services de renseignement. Des systèmes d'alerte lors de réservations ou d'enregistrements suspects existent déjà pour certains types de crimes¹⁷⁵ ou de fraudes au transport mais aucune entreprise rencontrée par le WWF n'a pu affirmer que les éléments relatifs au commerce illégal d'espèces sauvages entraient dans ces systèmes, à l'exception d'un transporteur maritime de fret.

La gestion de plus en plus intégrée de la chaîne logistique et la connectivité croissante entre les différentes parties prenantes qui interagissent sur cette chaîne logistique ont été mentionnées, par plusieurs acteurs, comme des leviers à exploiter pour mieux détecter et interrompre les flux illicites. Elles permettent en effet d'intervenir de manière rapide et ciblée, en tout point du globe, en cas de suspicion de fraude ou de détection d'un incident.

¹⁷⁵ Exemple du système d'information i-Checkit, développé par INTERPOL. Plus d'informations : <https://www.interpol.int/How-we-work/Border-management/I-Checkit>, consulté le 10 avril 2019

G. CIBLER LES ACTEURS INFLUENTS OU INCONTOURNABLES SUR LA CHAÎNE DE TRANSPORT

Du fait de leur position dans la chaîne logistique ou de leurs prérogatives et responsabilités, certains opérateurs économiques peuvent être des maillons incontournables dans la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages.

Tout d'abord, le donneur d'ordres, qui conclura un contrat de transport avec un prestataire, est en mesure d'imposer à son transporteur un cahier des charges qui gouvernera leur relation. Il est commun que celui-ci comprenne des clauses tenant au respect de critères environnementaux, sécuritaires et de cadence des flux. Plusieurs entreprises interrogées nous ont confirmé la possibilité d'y inclure certaines exigences quant à la mise en place, par le prestataire de transport, de mesures visant à lutter contre le commerce illégal d'espèces sauvages.

Par ailleurs, les transitaires, qui organisent les expéditions de fret, ont été évoqués par les entreprises rencontrées dans le cadre de cette étude, et notamment en matière de transport aérien de fret, comme des acteurs centraux à mobiliser sur le sujet du commerce illégal d'espèces sauvages protégées. En effet, pouvant traiter d'importants volumes de marchandises provenant de donneurs d'ordres multiples et interagissant avec de nombreuses parties prenantes (notamment du fait du taux élevé de soustraction de leurs activités), ils sont des opérateurs clés de la chaîne de transport de marchandises. Aussi, ils disposent d'un niveau d'informations relativement élevé sur les biens transportés et les différentes parties prenantes bénéficiaires de la prestation de transport (expéditeur, destinataire, entité débitrice, etc.). Ces informations peuvent ainsi être traitées pour déceler des anomalies ou exiger des précisions complémentaires sur la commande.

Enfin, la majorité des acteurs interrogés ont évoqué le rôle central des *handlers* pour la mise en place de politiques de vigilance envers différents types de commerce illicite. En effet, ces opérateurs, souvent peu nombreux sur chaque plateforme d'échanges, sont des interlocuteurs incontournables pour les entreprises de transport de passagers comme de marchandises. Etant en contact direct avec le fret ou avec les bagages en soute des passagers, les agents de manutention représentent une partie prenante cruciale à sensibiliser et former aux enjeux du commerce illégal d'espèces sauvages protégées. Les mesures d'habilitation mises en place pour ces agents et les formations qu'ils reçoivent dès leur entrée en fonction puis tout au long de leur parcours professionnel sur les enjeux de sécurité, de sûreté ou encore sur les outils et procédures internes à leur entreprise, représentent des outils particulièrement adaptés pour engager ces acteurs dans la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages.

H. INTÉGRER LES ENJEUX DU COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES PROTÉGÉES DANS LES PRATIQUES DU SECTEUR : OUTILS VOLONTAIRES VS. OUTILS CONTRAIGNANTS

Les entreprises, organisations professionnelles et plateformes d'échanges rencontrées par le WWF ont évoqué plusieurs types de mécanismes qui pourraient leur permettre d'intégrer les enjeux liés au commerce illégal d'espèces sauvages dans leurs pratiques :

- Adoption d'engagements volontaires : La plupart des organisations rencontrées ont souligné que les particularismes du secteur de la logistique et du transport, composé d'une diversité de métiers, d'activités et de capacités financières pouvaient rendre difficile la création de cadres ou d'outils d'application générale en matière de lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages. Toutefois, plusieurs options alternatives ont été abordées :

- Développement de mesures propres à l'organisation : A travers l'évaluation de ses risques ou d'un choix stratégique de se positionner sur la problématique du commerce illégal d'espèces sauvages, la structure peut faire évoluer ses politiques internes. L'entreprise, la plateforme d'échanges ou l'organisation professionnelle pourra ainsi mettre en place des engagements volontaires qui conduiront à l'adaptation ou l'adoption d'outils régissant ses activités ou ses relations avec ses parties prenantes (salariés, prestataires, fournisseurs, etc.) ;

- Développement de mesures communes au secteur : De nombreuses structures rencontrées ont identifié l'adoption d'outils sectoriels, pouvant être déclinés pour répondre aux spécificités de chaque acteur, comme une option pertinente. Cette dernière peut effectivement favoriser la définition d'une trajectoire commune par les organisations variées du secteur de la logistique et du transport. Plusieurs organisations ont fait part de leur intérêt quant à l'élaboration d'une charte sectorielle dédiée au commerce illégal d'espèces sauvages ainsi qu'à l'intégration de cette thématique dans les formations délivrées aux salariés du secteur en matière de sécurité par exemple. Enfin, la création d'un « kit » contenant un panel d'outils mis à disposition du secteur a été évoqué. Une telle démarche pourrait s'appuyer sur des mécanismes existants en recherchant,



© WIL LUIJF - WWF



par exemple, à mobiliser les entreprises certifiées OEA (Opérateurs économiques agréés) autour de la définition d'un standard commun intégrant le commerce illégal d'espèces sauvages dans les risques évalués et pris en compte par l'opérateur ou encore en adaptant les supports déjà développés dans le cadre d'initiatives telles que le partenariat ROUTES (cf. Chapitre IV, paragraphe B.3. ci-dessus et Chapitre VI, paragraphe B.2. ci-dessous).

- Mise en place de mesures contraignantes : Bien que la mise en place de mesures volontaires soit l'option privilégiée par le secteur économique, l'intervention du législateur ou du pouvoir judiciaire a été identifiée spontanément, par cinq organisations, comme une solution proportionnée pour déclencher l'action du secteur. Ceux-ci ont en effet souligné qu'une telle évolution permettrait de donner de la visibilité à la problématique du commerce illégal d'espèces sauvages et pousserait ainsi les organisations à y consacrer des moyens humains et/ou financiers. Une entreprise a par exemple mentionné la possibilité de dupliquer la loi imposant aux entreprises françaises de plus de 500 salariés notamment¹⁷⁶ de dresser, tous les quatre ans, un bilan de leurs émissions de gaz à effet de serre et un plan d'action interne pour les réduire. Par ailleurs, deux entreprises ont souligné l'importance de donner de la visibilité au sujet du commerce illégal d'espèces sauvages au travers, par exemple, de poursuites judiciaires. La médiatisation d'affaires portant sur le commerce illégal d'espèces sauvages et la « perméabilité » de certaines chaînes de transport face à cette activité illégale peuvent ainsi permettre de renforcer la mobilisation du secteur et amener ses acteurs à clarifier leurs responsabilités. Ces entreprises ont suggéré de faire de cette thématique un terrain de co-plaidoyer WWF-entreprises, que cela revête un caractère juridictionnel ou non, pour envoyer un signal fort sur l'engagement du secteur contre les trafiquants.

¹⁷⁶ Article L229-25 code de l'environnement. Le défaut de réalisation de ce bilan peut être sanctionné d'une amende administrative d'un montant maximum de 1 500€.

V. PERCEPTION DU COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES ET DE LEUR RÔLE PAR LES ACTEURS DU SECTEUR DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT

I. VERS DES STANDARDS COMMUNS

Les enjeux de RSE (responsabilité sociétale des entreprises) prennent une place croissante dans les relations commerciales entre les parties prenantes du secteur de la logistique et du transport. Ainsi, les chargeurs et les donneurs d'ordres incluent de plus en plus fréquemment des critères sociaux et environnementaux dans les appels d'offre destinés à sélectionner leurs transporteurs ou sous-traitants ou dans les outils d'évaluation de leurs partenaires commerciaux¹⁷⁷. Bien qu'aucune des parties prenantes rencontrées n'ait connaissance de référentiels abondant, à ce jour, la thématique du commerce illégal d'espèces sauvages, la création de standards communs sur ce sujet a été reconnu, par 70% des entreprises rencontrées par le WWF, comme un levier pertinent pour mobiliser largement au sein du secteur. En effet, l'inscription de cet enjeu dans des outils partagés par le secteur permettrait, d'après les parties prenantes interrogées, de favoriser leur mention dans les conventions régissant les relations avec leurs partenaires économiques et ainsi de sensibiliser ses parties prenantes tant internes qu'externes.

Un premier pas vers l'intégration de ces enjeux dans les standards applicables au secteur de la logistique et du transport pourrait être franchi avec la mise à jour prochaine du « Référentiel RSE en logistique ». En effet, officiellement lancé en septembre 2018, cet outil développé par le ministère de la Transition écologique et solidaire constitue le premier référentiel RSE propre au secteur. Elaboré conjointement avec celui-ci, l'outil a été testé par une vingtaine d'entreprises avant sa prochaine mise à jour.

¹⁷⁷. D'après un questionnaire réalisé par la DGITM en 2017 auquel 95 entreprises de la logistique ont répondu (65% de donneurs d'ordres et 35% de prestataires d'activités logistiques), près d'un tiers des appels d'offre et consultations ayant lieu au sein du secteur comprendrait des critères RSE. Source : DGITM, Référentiel RSE en logistique, 2018, Fascicule 5, p. 47

J. UN ENGAGEMENT DES ACTEURS À VALORISER

Les parties prenantes du secteur de la logistique et du transport pourraient retirer plusieurs bénéfices d'un engagement contre le commerce illégal d'espèces sauvages. Parmi les neuf entreprises interrogées par le WWF France à ce sujet (qui pouvaient donner le nombre de réponses qu'elles jugeaient pertinentes), la majorité (six) a prioritairement identifié le bénéfice « image » qu'un tel engagement pourrait apporter à leur structure, envers le grand public et/ou envers leurs salariés (cf. Figure 15 ci-dessous). La maîtrise du « risque de réputation » a été abordée différemment selon les acteurs rencontrés, qui ont évoqué d'une part la possibilité de diminuer le risque médiatique qu'une saisie pourrait avoir sur leur entreprise et d'autre part la perspective de renforcer l'exemplarité de leur structure face aux enjeux éthiques et de traitement des animaux, au travers d'un tel engagement.

Dans une moindre mesure, quatre entreprises ont affirmé que l'adaptation des politiques de l'entreprise aux problématiques du commerce illégal d'espèces sauvages permettrait de renforcer la sécurité de la chaîne logistique. En effet, la présence de marchandises frauduleuses (non déclarées, illégales, etc.) sur la chaîne de transport interroge plus largement les systèmes de gestion des risques des entreprises et leur capacité à faire obstacle aux flux illicites ou aux marchandises dangereuses non déclarées. Par ailleurs, la perspective de réduction du risque sanitaire représenté par le transport ou la manipulation de spécimens issus d'espèces de faune ou de flore sauvages frauduleusement introduits dans la chaîne logistique a été

évoqué par deux des entreprises interrogées. Les acteurs du commerce international sont en effet sensibilisés aux conséquences sanitaires que peut générer le transport de passagers et de marchandises (introduction d'espèces exotiques envahissantes, transmission de maladies à l'homme ou aux animaux, contamination d'un chargement, etc.).

Enfin, pour certaines entreprises, un positionnement en matière de lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages permettrait également de mieux anticiper les risques légaux et économiques (respectivement évoqués par une entreprise) que pourraient produire une immobilisation de marchandises par les services douaniers ou une saisie sur leur chaîne logistique.

Si deux entreprises ont perçu dans la thématique une opportunité de renforcer leur politique RSE et d'innover dans leurs engagements volontaires, aucune n'a mentionné la perspective de valorisation de cette action auprès de leurs partenaires économiques et parties prenantes externes. Pourtant, l'intérêt de travailler conjointement avec ceux-ci pour lutter plus efficacement contre le commerce illégal d'espèces sauvages a été abordé avec divers acteurs. Ainsi, à l'heure actuelle, les enjeux de lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages semblent être perçus comme une problématique transversale mais peu valorisable, en tant que tel, sur les marchés économiques (contrairement à la mobilisation des acteurs économiques sur les questions de réduction de leur empreinte carbone par exemple).

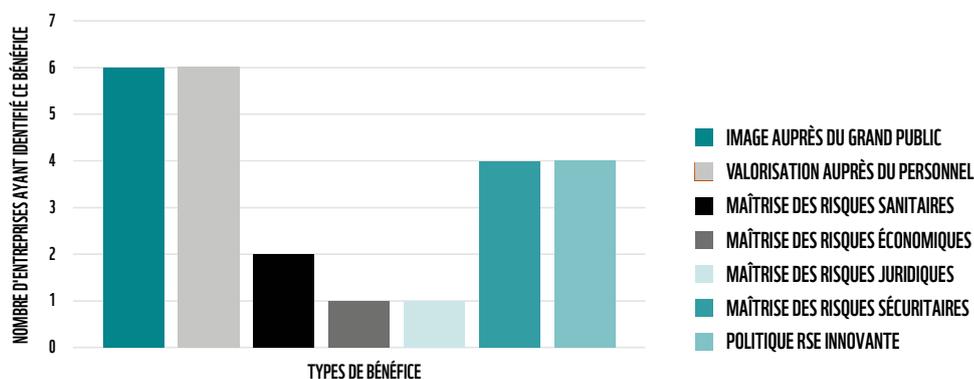


Figure 15 : Bénéfices retirés d'un positionnement contre le commerce illégal d'espèces sauvages selon les entreprises interrogées par le WWF France (n=9)

VI.

PISTES D'ACTION

DU SECTEUR DE LA

LOGISTIQUE ET DU

TRANSPORT CONTRE

LE COMMERCE ILLEGAL

D'ESPÈCES SAUVAGES

VI. PISTES D' ACTIONS DU SECTEUR DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT CONTRE LE COMMERCE ILLÉGAL D' ESPÈCES SAUVAGES

Le travail de recherche et de consultations ayant donné lieu à ce rapport a permis de rassembler des informations sur les pratiques de certains acteurs français de la logistique et du transport en matière de lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages, d'identifier des mécanismes existants qui pourraient être mobilisés pour prévenir, détecter et/ou répondre à cette activité illégale sur les chaînes de transport ainsi que de formuler des pistes d'actions. Ce chapitre présente les différentes pratiques, outils ou démarches recensés dans le cadre de ce travail et identifie un ensemble de pistes d'actions.

A. EXEMPLES DE PRATIQUES EXISTANTES



© JÜRGEN FREUND - WWF

CENTRE DE RESSOURCES INTERNE

ENTREPRISE : Grande compagnie maritime de transport de conteneurs¹⁷⁸.

OUTIL : Centre de ressources « *Cargo glossary* »

OBJECTIF(S) : Mise à disposition de ressources et d'informations sur la législation et les politiques propres au groupe applicables à certaines marchandises dites « à risque ».

DESCRIPTION : Afin de mettre à disposition de ses agents en charge des *bookings* dans l'ensemble de ses agences présentes dans le monde, des informations concernant les marchandises pouvant ou non être prises en charge sur ses lignes, la compagnie maritime a créé un centre de ressources interne appelé « *Cargo glossary* ».

En effet, pour répondre aux demandes des clients présentant parfois des particularités ou pour s'assurer que celles-ci sont en adéquation avec les politiques évolutives du groupe concernant le transport de certaines marchandises, chaque agent en charge des *bookings* a accès à cet outil d'information. Ce centre de ressources comprend notamment des fiches sur des espèces sauvages dont le commerce international est règlementé et renvoie par exemple à la politique du groupe concernant le transport d'ailerons de requins.

En complément de cet outil, les salariés de la compagnie maritime sont formés régulièrement sur les enjeux sécurité et reçoivent ainsi des informations sur les risques de commerce illégal pouvant subvenir dans l'exercice de leurs missions. Ces formations poursuivent l'objectif de renforcer la vigilance des agents sur les éventuelles incohérences ou imprécisions d'un *booking*, pouvant permettre de déceler une fraude. Dans cette hypothèse, le salarié pourra se référer au *Cargo glossary* pour connaître d'éventuelles restrictions ou mesures s'appliquant à la marchandise concernée.

POINTS FORTS : Accessible à tous les agents effectuant les réservations pour le groupe, l'outil *Cargo glossary* compile des informations actualisées sur les politiques internes de l'entreprise et les réglementations auxquelles elle se conforme.

PISTES D'AMÉLIORATION : L'utilisation de l'outil étant basée sur la démarche volontaire du salarié, il est indispensable que ce dernier soit sensibilisé aux éléments pouvant susciter un doute sur une commande. La compagnie maritime prévoit de faire évoluer cet outil, au cours de l'année 2020, pour connecter son système de *booking* au *Cargo glossary* et ainsi rendre obligatoire l'utilisation de l'outil avant l'acceptation d'une commande. Par ailleurs, les fiches du *Cargo glossary* font parfois référence à des outils/ressources particulièrement techniques (par exemple : la Liste rouge de l'Union internationale pour la conservation de la nature – UICN), qui pourrait nécessiter d'accompagner le salarié dans leur utilisation ou dans leur interprétation (au travers d'une formation, d'un référent, etc.). Enfin, si cet outil intègre des informations sur certaines marchandises considérées comme « à risque », il est cantonné aux taxons sur lesquelles l'entreprise s'est positionnée ou traite des espèces sauvages de manière générale. Il ne couvre ainsi pas certains taxons pourtant particulièrement ciblés par le commerce illégal d'espèces sauvages.



Figure 16 : Capture d'écran du *Cargo glossary*, au 18 avril 2019

Source : Images partagées par la compagnie maritime de transport de conteneurs

¹⁷⁸. N'ayant pas reçu d'autorisation expresse, de la part de l'entreprise, de citer son nom, le WWF France a choisi ne pas le faire apparaître dans ce rapport.

PROCÉDURE INTERNE

ENTREPRISE : Air France

OUTIL : Procédure d'exploitation « Espèces sauvages »

OBJECTIF(S) : Décrire le schéma de communication qui devra être mis en œuvre par les agents de la compagnie en cas de suspicion ou de découverte de spécimens d'espèces sauvages illégalement transportés dans un bagage de soute ou de cabine.

DESCRIPTION : Signataire de la déclaration du palais de Buckingham depuis 2017, Air France a souhaité mettre en place plusieurs mesures recherchant à renforcer sa capacité interne à identifier des faits se rapportant à du commerce illégal d'espèces sauvages et à y faire obstacle. Afin de mobiliser ses salariés en ce sens et de faire évoluer certaines pratiques de l'entreprise, la direction Développement durable de la compagnie a élaboré une « procédure d'exploitation » dédiée. Elle s'adresse aux agents interagissant avec les clients et à ceux manipulant les bagages ou le fret non palettisé. Cette procédure identifie différents éléments (comportements d'un passager, constats d'anomalies sur un colis, etc.) pouvant être générateurs de « doute » chez le salarié concernant l'existence éventuelle d'une contrebande portant sur un spécimen d'espèce sauvage puis les étapes de remontée d'informations auprès de sa hiérarchie en cas de suspicion.

S'inscrivant dans une démarche globale initiée par la compagnie aérienne, cette « procédure d'exploitation » a été créée parallèlement à la mise en place d'un groupe dédié au sujet sur l'intranet de l'entreprise (« Ensemble contre le trafic d'espèces protégées »). Les salariés sont ainsi invités à dialoguer sur le sujet, à se renseigner au travers de documents mis à leur disposition et pourront également recevoir des informations (sur les saisies réalisées, les actions en cours, etc.).



Figure 17 : Capture d'écran de la procédure d'exploitation « Espèces sauvages » d'Air France, au 22 novembre 2019

Source : Image partagée par Air France

POINTS FORTS : La procédure d'exploitation, outil performant et formel d'opérationnalisation, a pour objet d'intégrer un devoir de vigilance dans un process global et de préciser la démarche de remontée d'informations. Elle encourage ainsi à la vigilance des salariés et incite à la déclaration des suspicions. La création complémentaire d'un groupe de partage d'informations sur les enjeux du commerce illégal d'espèces sauvages et sur les saisies réalisées suite à l'alerte donnée par les agents sur le réseau interne de la compagnie facilite par ailleurs l'appropriation du sujet par les salariés.

PISTES D'AMÉLIORATION : La « procédure d'exploitation » ne s'applique pas au fret palettisé qui, pourtant, pourrait être un vecteur de commerce illégal d'espèces sauvages. Elle n'est par ailleurs pas accompagnée d'indicateurs ou de mécanismes de suivi permettant de recenser les alertes données par les salariés suite à sa mise en œuvre. La procédure n'est ainsi pas associée à une évolution des systèmes internes d'enregistrement des incidents, ce qui pourrait pourtant permettre d'obtenir des données sur les caractéristiques du commerce illégal d'espèces sauvages utilisant les lignes de la compagnie. La compagnie s'est intéressée à ces deux pistes d'amélioration et envisage ainsi d'adopter une procédure applicable au fret palettisé et d'intégrer les incidents liés au commerce illégal d'espèces sauvages à ses mécanismes de recensement des alertes.

FORMATION DES SALARIÉS

ENTREPRISE : DHL Express & DHL eCommerce Solutions

OUTIL : Modules et ateliers de formation des salariés

OBJECTIF(S) : Diffuser l'engagement de l'entreprise auprès des salariés et créer une culture de la vigilance sur les sujets de commerce illicite et en particulier celui pouvant concerner les espèces sauvages.

DESCRIPTION : Le groupe DHL, engagé dans la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages depuis plusieurs années, a intégré ce sujet dans le parcours de formation suivi par ses salariés. La formation CIS (*certified international specialist*), devant être suivie par tout salarié entrant dans l'entreprise puis renouvelée tous les deux ans, sensibilise en effet les agents DHL aux enjeux clés liés aux activités du groupe (stratégie de l'entreprise, métiers sur la chaîne de transport internationale, sécurité, etc.). Parmi ceux-ci, le module « Sécurité » attire l'attention des collaborateurs du groupe sur les procédures et éléments à prendre en compte afin de prévenir l'utilisation des chaînes de transport de DHL pour des envois illicites. Le risque lié au commerce illégal d'espèces sauvages est ainsi identifié et fait l'objet de vidéos ainsi que d'un cas d'étude à destination des salariés.

En parallèle, le groupe s'est associé aux ONG TRAFFIC et WWF afin de sensibiliser les salariés de plusieurs bureaux du continent asiatique à cette problématique et au rôle des entreprises de transport express pour y faire obstacle¹⁷⁹. Les formations visent essentiellement à renforcer les connaissances des salariés sur le sujet du commerce illégal d'espèces sauvages et à accroître leurs capacités d'identification des éléments pouvant permettre de suspecter une fraude.

POINTS FORTS : La systématisation et la généralisation de la formation aux enjeux de la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages permet de créer une culture d'entreprise autour de cette thématique.

PISTES D'AMÉLIORATION : Au regard de l'importance de l'UE comme zone de transit et de consommation de spécimens d'espèces sauvages illégalement échangées, la sensibilisation des salariés européens à cette problématique est essentielle. La diffusion d'informations sur les tendances de cette activité (par exemple, les spécimens les plus fréquemment vendus en ligne en Europe) pourrait par exemple permettre aux salariés de mieux appréhender les réalités de cet enjeu.

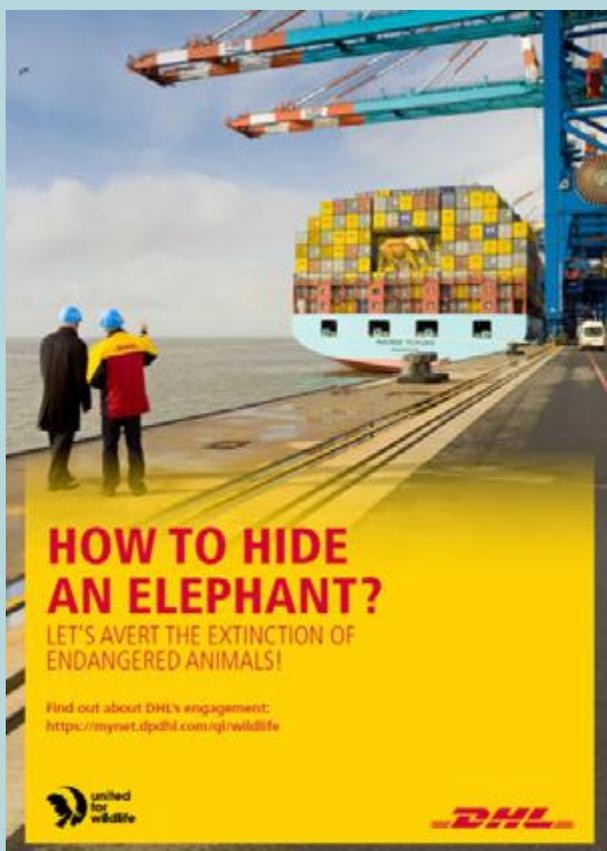


Figure 18 : Affiche de sensibilisation développée par DHL à destination de ses salariés (2017)

Source : Image partagée par DHL

¹⁷⁹. Voir par exemple : <https://www.traffic.org/news/dhl-ecommerce-traffic-and-wwf-collaborate-to-combat-illegal-wildlife-trade-in-hong-kong/>, consulté le 12 mars 2019



© WWF-UK_JAMES MORGAN



ZOOM

Initiative multipartite de lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages à l'aéroport de Paris-CDG :

La compagnie aérienne Air France (et sa branche Cargo), le groupe Aéroports de Paris et la Direction Interrégionale des douanes de Paris aéroports ont lancé, en juillet 2017, un groupe de coopération interprofessionnel destiné à favoriser le développement de mesures contre le commerce illégal d'espèces sauvages à l'aéroport Paris-CDG. Le WWF France est associé aux travaux de ce groupe depuis son lancement.

En rejoignant la déclaration du palais de Buckingham en juin 2017, Air France s'est engagée à renforcer sa mobilisation sur la problématique du commerce illégal d'espèces sauvages et a identifié, pour cela, plusieurs axes de travail pour ses activités cargo et passage. Parallèlement, l'aéroport de Paris-CDG, aéroport français concentrant l'essentiel des flux de passagers et marchandises, notamment vers l'international, est particulièrement exposé au commerce illégal d'espèces sauvages¹⁸⁰. La création de ce groupe de travail vise ainsi à rassembler les parties prenantes pertinentes de cette plateforme d'échanges, dans l'objectif d'élaborer collectivement des solutions opérationnelles pour dissuader les trafiquants d'emprunter le hub de Paris-CDG pour le commerce illégal d'espèces sauvages.

Fonctionnant sur la base de réunions régulières, le groupe de coopération s'appuie sur une démarche inclusive en recherchant à associer davantage d'organisations opérant sur la plateforme aéroportuaire.

Depuis son lancement, le groupe de coopération a permis de sensibiliser les différents membres à la problématique du commerce illégal d'espèces sauvages et de rechercher des synergies dans le développement de mesures destinées à faire obstacle à cette activité.

180. Un quart des constatations portant sur des espèces protégées réalisées par les douanes en 2018 a eu lieu à l'aéroport Paris-CDG

B. LEVIERS À EXPLOITER ET PISTES DE RÉFLEXION

Du fait des nombreuses évolutions et pressions auxquelles a dû répondre le secteur de la logistique et du transport, des initiatives d'origine institutionnelle, sectorielle ou individuelle, contraignantes ou non, ont émergé afin de faire progresser les pratiques du secteur et ainsi fluidifier les flux, sécuriser les échanges et diminuer les externalités négatives de ses activités. La lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages pourrait s'appuyer sur la diversité d'outils déjà existants et qu'il conviendrait d'adapter, de renforcer ou de dupliquer pour en épouser les spécificités. Il ne s'agit pas, ici, d'en dresser la liste exhaustive, mais d'aborder quelques pistes d'action prégnantes ayant pu être identifiées dans le cadre de ce travail.

1. CONSOLIDER LES OUTILS EXISTANTS : INTÉGRER LA LUTTE CONTRE LE COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES DANS LES OUTILS INTERNES DE L'ENTREPRISE

Les entreprises sont aujourd'hui de plus en plus scrutées sous le prisme des garanties sociales, environnementales ou encore sécuritaires qu'elles s'engagent à apporter à leurs pratiques. Les acteurs économiques ont ainsi développé un ensemble de politiques volontaires destinées à assurer la fiabilité de leurs activités et à en prévenir les impacts négatifs. La lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages dans le secteur de la logistique et du transport pourrait s'appuyer sur plusieurs de ces outils.

• Politique RSE :

De plus en plus d'entreprises de la logistique et du transport se dotent d'une stratégie RSE¹⁸¹. Sur le volet environnemental, leurs engagements volontaires semblent aujourd'hui essentiellement axés sur les questions de réduction des émissions de gaz à effet de serre (cf. Figures 19 et 20), enjeu central pour un secteur hautement contributeur aux émissions mondiales de dioxyde de carbone (CO₂) et encore fortement dépendant des énergies

non-renouvelables¹⁸². A ce jour, les opérateurs économiques semblent globalement peu identifier leur potentiel d'action sur les questions « biodiversité » ni les bénéfices qu'un engagement sur ce sujet pourrait apporter à leurs activités. En effet, au cours de l'élaboration du référentiel RSE en logistique, ce sont les consultations réalisées auprès d'acteurs non-économiques par la DGITM qui ont permis de faire inscrire la biodiversité parmi les « enjeux complémentaires » à intégrer dans la politique RSE des entreprises (cf. Figure 21)¹⁸³.

Outil stratégique de l'entreprise, la politique RSE permet de sensibiliser ses parties prenantes internes, et parfois externes, aux enjeux qu'elle priorise. L'inscription du commerce illégal d'espèces sauvages dans cet outil permet ainsi de donner une dimension transversale au sujet et de faire converger les pratiques de ses différentes directions vers un objectif commun de renforcement de la vigilance vis-à-vis de cette activité illégale. Parmi les entreprises rencontrées par le WWF, plusieurs ont par ailleurs identifié à travers ce sujet une opportunité de proposer des actions innovantes dans leur politique d'engagement volontaire (cf. Chapitre V, paragraphe J).

Toutefois, le sujet du commerce illégal d'espèces sauvages pourra, selon les entreprises, être pris en charge par d'autres départements et ainsi être abordé sous des angles variés (risques sécurité/sûreté, communication, etc.).

181. EcoVadis et Le Médiateur des Entreprises, Comparatif de la performance RSE des entreprises françaises avec celle des pays de l'OCDE et des BRICS, Edition 2019, 2019

182. Sims R. et al., « Transport », dans *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA, 2014, p. 603

183. Pers. comm. d'un agent du MTE à WWF France, 9 janvier 2019

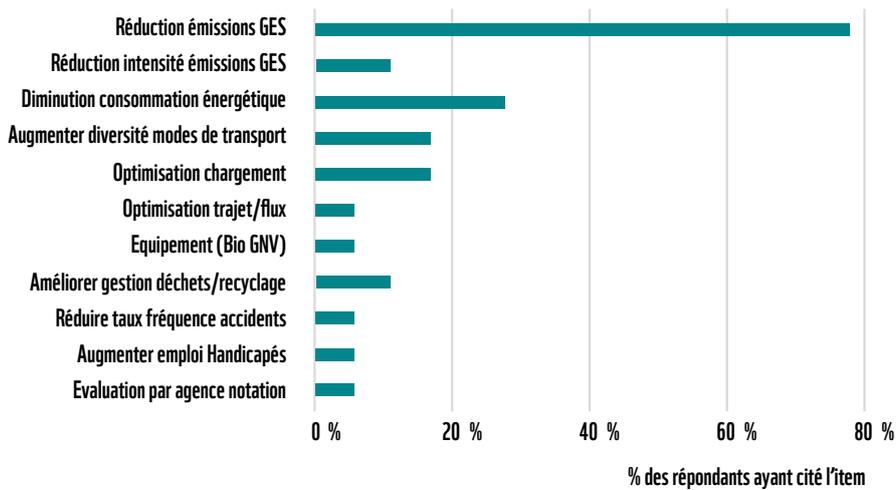


Figure 19 : Objectifs identifiés par les directions des prestataires logistiques (2017)

Source : Référentiel RSE en logistique, résultats du questionnaire adressé par la DGITM au secteur, Fascicule 5, p. 46

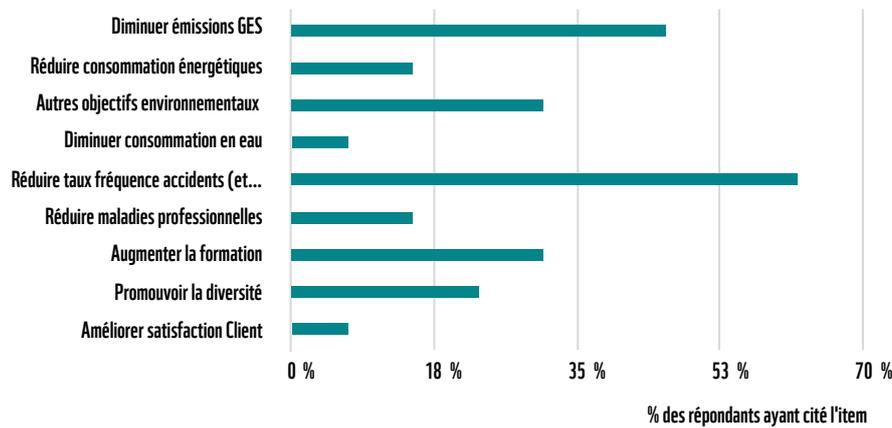


Figure 20 : Objectifs identifiés par les directions des donneurs d'ordre du secteur logistique (2017)

Source : Référentiel RSE en logistique, résultats du questionnaire adressé par la DGITM au secteur, Fascicule 5, p. 46

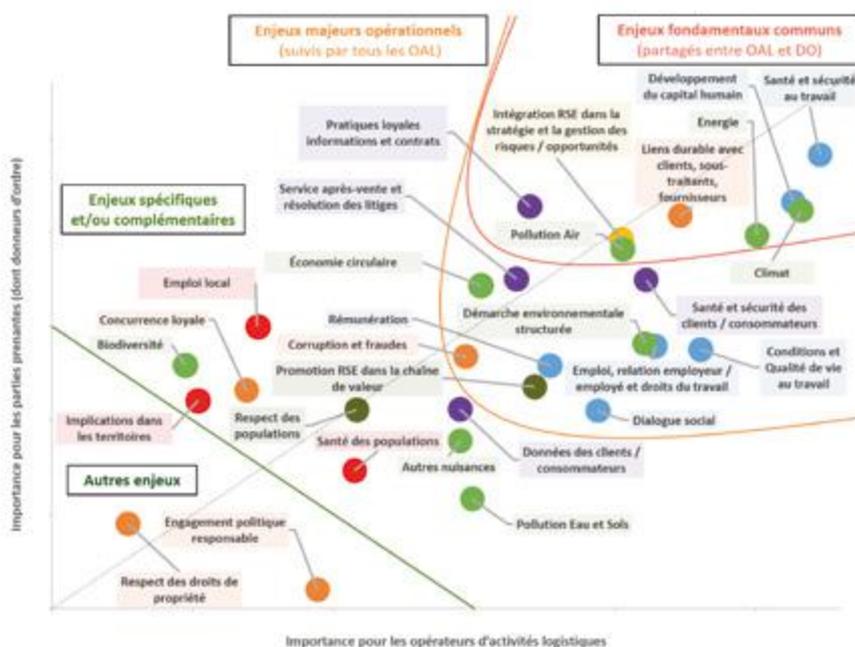


Figure 21 : Matrice de matérialité des enjeux RSE en logistique développée pour le Référentiel RSE en logistique (2018)

Source : Référentiel RSE en logistique, résultats du questionnaire adressé par la DGITM au secteur, Fascicule 5, p. 38

VI. PISTES D' ACTIONS DU SECTEUR DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT CONTRE LE COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES

• Devoir de vigilance :

Qu'elle tire son origine dans la loi ou dans une démarche volontaire, l'évaluation des risques associés à ses activités est un exercice fondamental pour tout acteur économique. Pouvant couvrir un périmètre très variable selon le référentiel utilisé, le document d'analyse des risques est essentiel à la priorisation des actions de l'entreprise, à l'allocation de ses budgets et à l'anticipation de certains événements qui, s'ils se produisent, pourraient fortement impacter sa performance voire sa stabilité économique. Toute entreprise candidate à la certification OEA doit par exemple se plier à l'exercice.

Au-delà de l'importance de cet exercice pour garantir la fiabilité de l'entreprise à ses partenaires, la transparence sur certains risques est devenue une exigence sociétale prégnante. La cartographie des risques sociaux et environnementaux et la définition de mesures correctives ont d'ailleurs été rendues obligatoires par le législateur français, en 2017, pour certaines entreprises (loi « devoir de vigilance des entreprises »)¹⁸⁴.

Le secteur de la logistique et du transport contribuant à renforcer la connectivité entre les territoires, il peut être exploité pour l'envoi de marchandises illicites susceptibles, dans certains cas, de présenter des risques en matière sanitaire ou environnementale (*exposés en Chapitre IV, paragraphe B.2.*). Ainsi, cette problématique (et en particulier le commerce illégal d'espèces sauvages) pourrait trouver toute sa place dans le document d'analyse des risques/plan de vigilance des entreprises ou devrait, *a minima*, être étudiée dans sa phase d'élaboration (c'est-à-dire au stade de l'identification des risques, *cf. Figure 22*). Or, parmi les 10 entreprises rencontrées, seul une, ayant déjà été confrontée au commerce illégal d'espèces sauvages, a pu démontrer que ce sujet était pris en compte dans le recensement des risques de l'entreprise.

Cela vient renforcer le constat émis précédemment (*cf. Chapitre V, paragraphe A ci-dessus*) : une phase de sensibilisation du secteur de la logistique et du transport aux enjeux de la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages et à l'importance de questionner l'éventuelle exposition d'une structure à cette activité illégale est un prérequis à la mobilisation du secteur.

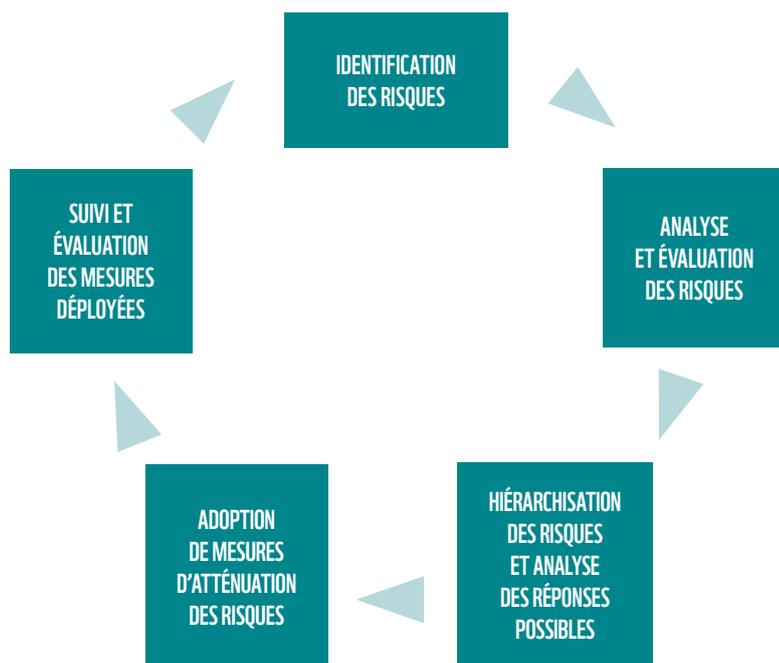


Figure 22 : Schéma simplifié de la gestion des risques en entreprise

Source : WWF France

¹⁸⁴. Article L225-102-4 du code de commerce

• Politique de conformité :

La « politique de conformité » a pour objectif de détailler, à l'échelle d'une entreprise, les moyens déployés pour s'assurer que ses activités sont conduites dans le respect des lois et règlements en vigueur. Cette politique peut par ailleurs faire référence à l'adhésion de l'entreprise à un ensemble de normes, standards ou codes de conduite qu'elle s'est engagée à respecter pour dépasser les obligations légales.

Communiqué à ses salariés, ce document peut également être transmis aux parties prenantes externes de l'entreprise (partenaires économiques, interlocuteurs institutionnels, etc.), de manière systématique ou lors de renouvellement de conventions par exemple, voire être publié sur son site internet. Dans l'hypothèse d'un engagement de l'opérateur contre le commerce illégal d'espèces sauvages, l'inscription des garanties apportées par l'entreprise, au sein de sa politique de conformité, peut démontrer l'importance donnée à ce sujet parmi les diverses politiques d'engagement de l'entreprise, envoyant ainsi un signal à ses parties prenantes. La formalisation de la mobilisation de l'entreprise dans un tel document peut également permettre de clarifier la gouvernance de ce sujet en désignant un référent thématique pour la structure.

• Politique anti-corruption :

Le commerce illégal d'espèces sauvages peut être facilité par la corruption, employée par les trafiquants pour obtenir frauduleusement les permis nécessaires au transport d'espèces sauvages protégées, dissimuler leur marchandise de contrebande dans des cargaisons légales, garantir l'absence de contrôle sur un chargement ou les documents l'accompagnant lors du passage de frontière ou encore convaincre les agents responsables de l'inspection de fermer les yeux sur leur illégalité¹⁸⁵.

Les grandes entreprises de transport disposant bien souvent de politiques anti-corruption, destinées à prévenir ce risque et/ou à faciliter leur dénonciation en interne, elles pourront les adapter pour y intégrer les spécificités liées au commerce illégal d'espèces sauvages.

• Politique « Know Your Customer » (KYC) :

Les politiques de connaissance client ou KYC qui, malgré leur nom, s'étendent également aux fournisseurs et prestataires d'une entreprise, ont pour objectif de renforcer la vigilance d'une structure à l'égard des acteurs économiques avec lesquels elle accepte de travailler, en instaurant des procédures de vérification de leur identité et de leurs activités. Ces procédures visent à prévenir les risques que ceux-ci soient impliqués dans des affaires de blanchiment d'argent, de corruption ou encore de fraude. Initialement développées dans le secteur bancaire, ces politiques KYC sont désormais adoptées par des

entreprises de divers secteurs afin de fiabiliser leurs relations économiques et s'inscrivent ainsi dans leur dispositif général de gestion des risques.

La procédure KYC est un outil pertinent dans la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages puisqu'elle peut permettre de décourager les trafiquants d'utiliser les chaînes logistiques les plus sécurisées voire de déceler l'activité malveillante d'un opérateur économique. En effet, devenu un crime transnational organisé particulièrement lucratif¹⁸⁶, le commerce illégal d'espèces sauvages est mis en œuvre par des réseaux exploitant diverses failles (techniques, documentaires, etc.) pour la réalisation de leur activité. L'adaptation des procédures de fiabilisation et de contrôle « KYC » aux techniques utilisées par ces réseaux (création de sociétés écran, piratage de l'identité de sociétés d'import-export, corruption ou encore collusion entre opérateurs, en apparence, fiables et agissant en conformité avec la législation) représente ainsi un levier important pour rendre leur utilisation des itinéraires commerciaux plus coûteuse et difficile à mettre en œuvre.

L'identification de ces opérateurs frauduleux nécessiterait de diffuser, au sein du secteur de la logistique et du transport, les connaissances quant aux méthodes employées par les trafiquants d'espèces sauvages protégées et, potentiellement, de former les collaborateurs des entreprises en charge de l'évaluation des partenaires économiques. L'accès à de telles informations est un souhait exprimé par plusieurs entreprises consultées au cours de ce travail.

• La liste noire (ou *Black-list*) :

Rejoignant les questions de connaissances de ses partenaires économiques, la tenue d'une base de données d'opérateurs avec lesquels une entreprise refuse d'engager ses activités est essentielle. Les entreprises de transport et de logistique disposent généralement d'une liste noire qui, rattachée à leur système de réservation, bloquera toute tentative d'utilisation de leurs chaînes commerciales par un acteur identifié comme frauduleux, limitant ainsi leur exposition à divers risques (embarquement d'un passager projetant la commission d'un acte malveillant, prise en charge de marchandises pouvant porter atteinte à la sûreté ou à la sécurité d'un aéronef, d'un navire ou de ses passagers, défaut de paiement d'une entreprise dont la fiabilité a été insuffisamment contrôlée, etc.).

Les listes noires peuvent être de plusieurs types (élaborées en interne, croisées avec certains services de contrôle, imposées par certaines institutions¹⁸⁷, etc.) et déclencher des niveaux d'alerte différents au sein des entreprises. L'engagement d'une entreprise en matière de lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages pourrait ainsi être traduit dans les critères dirigeant l'inscription d'un nouvel acteur sur la liste noire. Plusieurs des entreprises rencontrées nous ont fait part de leur intérêt à bénéficier d'une liste d'individus ou d'opérateurs

185. WWF and TRAFFIC Wildlife Crime Initiative, *Strategies for fighting corruption: wildlife conservation*, 2015, p. 7 et s.

186. UNODC, *World Wildlife Crime Report – Trafficking in protected species*, 2016

187. Par exemple les listes d'Etats sous embargo, les listes officielles de « *denied* » ou « *restricted* » parties émises par des gouvernements ou agences de contrôle, etc.

économiques qui auraient été impliqués dans des faits de commerce illégal d'espèces sauvages et qui pourraient ainsi être, à l'avenir, exclus de toute collaboration commerciale.

• Information et communication :

Une entreprise dispose d'un ensemble de vecteurs pour valoriser ses engagements ou d'encourager ses parties prenantes à les adopter. Si, en interne, l'opérateur économique peut s'appuyer sur la formation, l'utilisation d'affichage ou de l'intranet, ou encore sur la mise en place de codes de conduite pour diffuser ses nouvelles pratiques en matière de lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages et les rendre opérationnelles, il est toujours plus complexe d'entraîner ses parties prenantes externes dans son engagement. Pourtant, au regard de l'importance de la sous-traitance dans le secteur de la logistique et du transport, il s'agit d'un élément central à prendre en compte pour garantir l'impact d'une nouvelle politique d'entreprise.

En ce sens, l'ensemble des outils exposés ci-dessus (stratégies RSE, politique KYC, etc.) peut être utilisé par l'entreprise envers ses fournisseurs, prestataires ou encore clients, au travers de mesures contraignantes ou non : communication *B to B* ou *B to C* (par newsletter ou note d'information par exemple), inscription de critères tenant à la mise en place de mesures de vigilance envers le commerce illégal d'espèces sauvages dans ses appels d'offres, ou encore référence à un code de bonne conduite, une charte sectorielle (à la déclaration du palais de Buckingham par exemple) ou une politique volontaire de l'entreprise dans les contrats ou cahier des charges la liant à ses fournisseurs ou prestataires.

Par ailleurs, les donneurs d'ordres étant responsables de leurs sous-traitants, ils peuvent exiger un niveau plus élevé de vigilance sur certaines problématiques (droits sociaux, émissions polluantes, etc.) ou en certains points de la chaîne d'approvisionnement, en cohérence avec leur politique d'entreprise.

De nombreux outils adoptés par les entreprises peuvent ainsi être adaptés afin de prendre en compte les spécificités du commerce illégal d'espèces sauvages et ainsi matérialiser l'engagement de la structure pour une plus grande vigilance envers cette activité illégale. En dehors des outils propres aux acteurs économiques, plusieurs évolutions ou initiatives sectorielles récentes pourraient également être valorisées sous le prisme de la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages.

Figure 23 : Extrait du site internet de CMA CGM sur l'engagement de la compagnie maritime de ne pas transporter d'ailerons de requins

Source : Site internet de CMA CGM, Page « Marchandises spécifiques à risque »

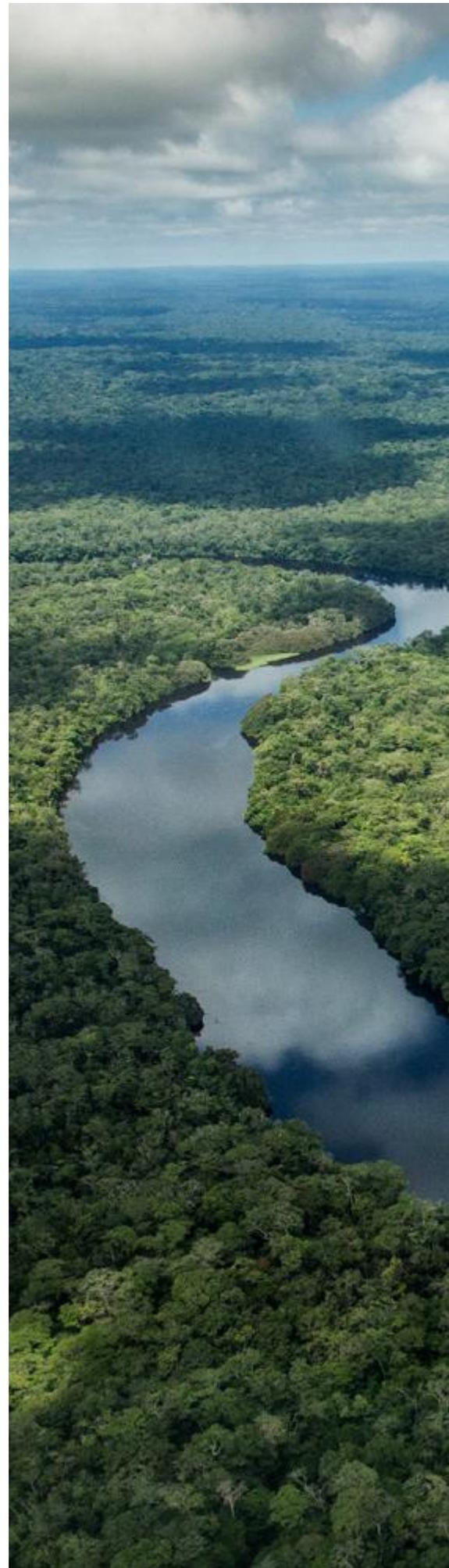
Figure 24 : Vidéo disponible à la visualisation sur les écrans individuels des avions Air France*

Source : Photo prise par le WWF France, 17 septembre 2019

* La vidéo peut être visualisée sur le site internet d'Air France, Page « Que puis-je transporter ? », Onglet 14 « Animaux et végétaux protégés »

Figure 25 : Etiquette pour bagage, développée dans le cadre du Partenariat ROUTES

Source : Site internet du Partenariat ROUTES, Page « Resource Library », Onglet « Other awareness resources »



ZOOM

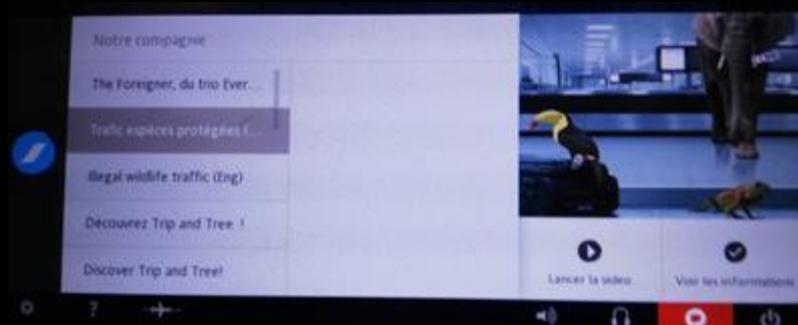
sur la communication client

Exemple d'outils adaptés par les entreprises de transport de marchandises ou de voyageurs pour faire figurer les spécimens d'espèces sauvages protégées transportés sans permis adéquat comme marchandises « à risque » ou « interdites » :

- Engagement public de la compagnie maritime CMA CGM sur le refus de transport des ailerons requins :

Marchandises spécifiques à risque	Description
	Espèces protégées: Attachée à sa politique Groupe, en conformité avec les lois et réglementations internationales et nationales, la CMA CGM a également inclus celles concernant la protection des espèces menacées de la Faune et la Flore sauvage. Par conséquent, CMA CGM s'engage notamment à ne pas transporter d'ailerons de requins dans ses conteneurs (dry ou reefer).

- Vidéo de sensibilisation des passagers dans les avions de la compagnie Air France :



- Etiquette pour bagage proposée à l'utilisation des compagnies aériennes par le Partenariat ROUTES :

 STOP WILDLIFE TRAFFICKING	<p>NAME _____</p> <p>ADDRESS _____</p> <p>COUNTRY _____</p> <p>PHONE _____</p> <p>EMAIL _____</p> <p>ADD YOUR LOGO HERE</p> <p>ROUTES A</p> 
---	---

VI. PISTES D' ACTIONS DU SECTEUR DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT CONTRE LE COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES

2. EXPLOITER LES OUTILS SECTORIELS EXISTANTS

L'activité de transport de marchandises ou de passagers est particulièrement normée et encadrée afin d'allier impératifs de sûreté, de sécurité et de fluidification des échanges. Plusieurs outils s'imposant au secteur ou ayant été largement intégrés par les opérateurs économiques constituent des leviers ou des pistes de réflexion possibles pour répondre aux enjeux liés au commerce illégal d'espèces sauvages.

a. Mécanismes d'application obligatoire

• Codes ISM et ISPS :

Les enjeux de sécurité et de sûreté dans le secteur maritime sont principalement régis par deux principaux documents : le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, dit code ISM (pour *International Safety Management*) et le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, dit code ISPS (pour *International Ship and Port Facility Security*), tous deux adoptés dans le cadre de l'OMI. D'application obligatoire pour certains navires et/ou ports commerciaux, ces normes n'ont pas vocation à s'appliquer aux enjeux du commerce illégal d'espèces sauvages. Toutefois, ils peuvent constituer un socle permettant de questionner les pratiques des compagnies maritimes et des ports commerciaux.

Le code ISM exige notamment de l'entité responsable de l'exploitation du navire la mise en place de mesures de sécurité

prioritairement destinées à limiter les risques humains et environnementaux au cours des opérations de transport. Le commerce illégal d'espèces sauvages ne représentant qu'à la marge un risque sécuritaire sur un navire (par exemple : un reptile qui s'échapperait des bagages d'un passager d'un ferry au cours d'une traversée), le code ISM ne semble pas être l'outil le plus adapté pour traiter de cette question mais invite toutefois l'entreprise à questionner ses risques. Le code ISPS, en revanche, concerne la sûreté des installations portuaires et des navires et couvre ainsi les questions de restriction et de contrôle des accès aux infrastructures afin de prévenir l'introduction d'armes, de dispositifs incendiaires ou d'explosifs. Ainsi, bien que non applicable au commerce illégal d'espèces sauvages, cette norme peut trouver à s'appliquer en ce qu'elle vise à faire obstacle à l'entrée, dans l'enceinte portuaire, d'individus projetant de commettre des actes illicites.

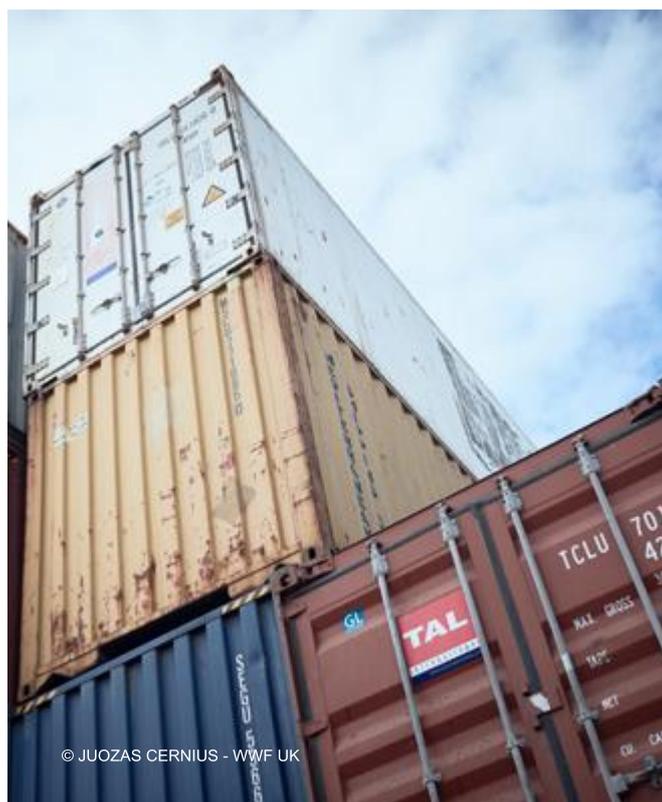
• La Container Security Initiative et la loi SPA (SAFE Port Act) :

La *Container Security Initiative* a été lancée en 2002 dans le cadre des mesures adoptées par les Etats-Unis après les attaques terroristes de 2001. Cette initiative vise à déployer des agents de contrôle sur les ports à conteneurs du monde permettant d'exporter vers les Etats-Unis afin de renforcer le renseignement et les contrôles sur les marchandises destinées à y être transportées. Quatre ans plus tard, la loi SAFE Port Act rend finalement obligatoire de scanner tout conteneur à destination des Etats-Unis. Les ports français sont ainsi sujet à cette mesure. Concernant exclusivement les enjeux de sûreté, la procédure de contrôle des conteneurs par scanner n'a pas vocation à identifier des spécimens d'espèces sauvages non déclarés mais elle constitue une illustration des réponses pouvant être mises en place pour répondre à des risques majeurs s'imposant au secteur de la logistique et du transport.

• Nouvelle réglementation « Masse brute vérifiée » (VGM pour *Verified Gross Mass*) :

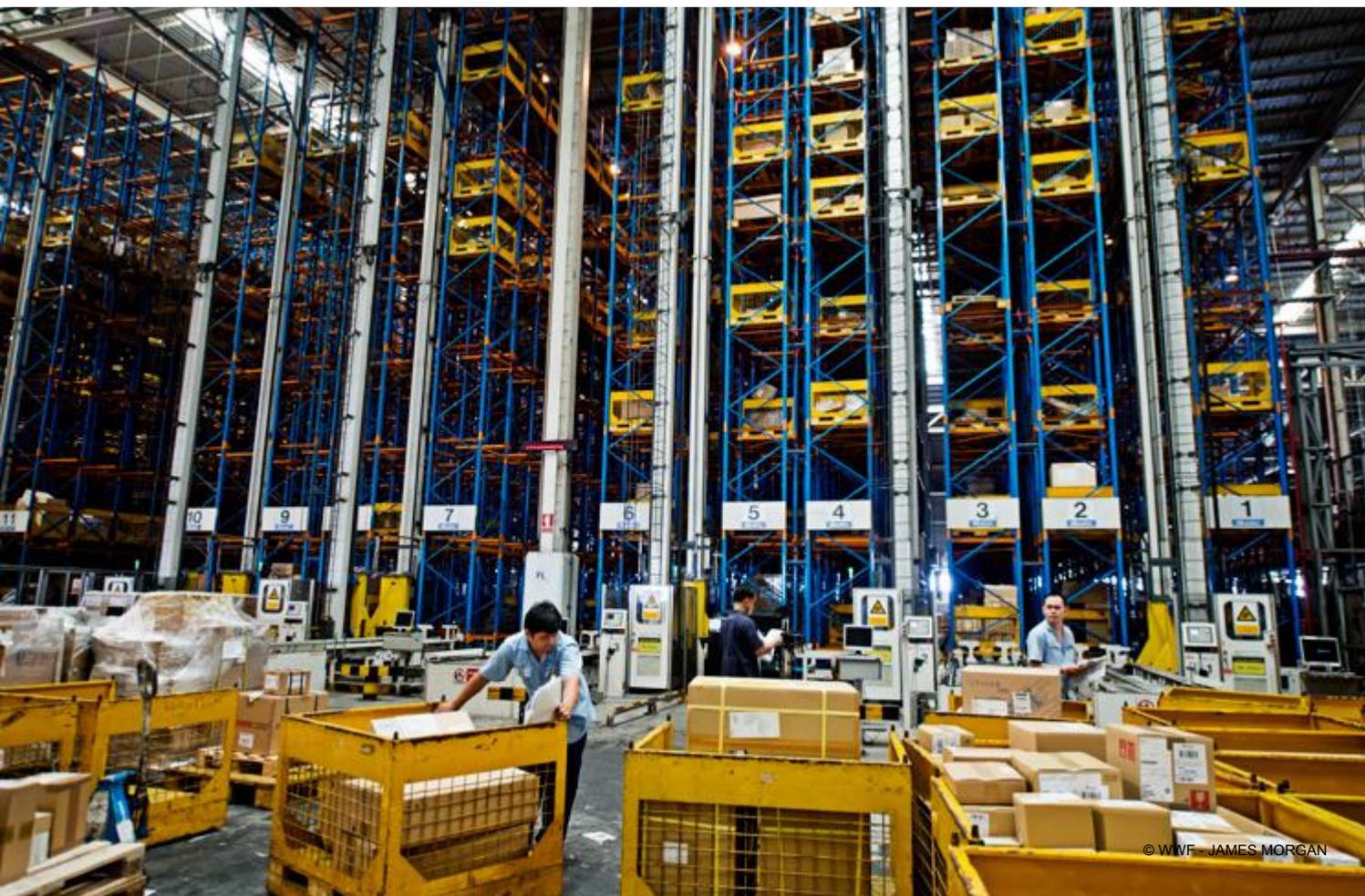
L'OMI a rendu obligatoire, depuis le 1er juillet 2016, la déclaration, à l'armateur, de la masse brute de tout conteneur empoté expédié vers l'international préalablement à son arrivée sur le terminal portuaire¹⁸⁸. Cette masse déclarée sera ensuite contrôlée avant le chargement du conteneur sur le navire. Cette nouvelle réglementation poursuit le double objectif de sécuriser les porte-conteneurs en évitant les possibles surcharges qui rendraient un chargement non conforme aux limites d'un navire¹⁸⁹ et d'empêcher, à l'empotage ou sur les terminaux portuaires, l'ajout de marchandises non déclarées dans les conteneurs.

S'il sera difficile d'évaluer l'impact que peut produire cet instrument sur les flux illicites tirant profit du transport



188. Transposé dans le droit français par l'arrêté du 28 avril 2016 relatif à la communication du chargeur à l'armateur, sur le document d'expédition, de la masse brute vérifiée d'un conteneur empoté en France et destiné à être chargé sur un navire faisant escale dans un port maritime

189. Fedi L., Lavissière A., Russell & David Swanson A., *The facilitating role of IT systems for legal compliance: the case of port community systems and container Verified Gross Mass (VGM)*, *Supply Chain Forum: An International Journal*, 20:1, 2019, 29-42



maritime conteneurisé, il peut toutefois exercer un effet dissuasif envers les trafiquants ou les éventuels salariés corrompus facilitant ces activités illégales sur les plateformes portuaires et renforce ainsi les efforts devant être produits par les trafiquants pour exporter leurs marchandises. Le potentiel de cette réglementation est fragilisé par le choix opéré par certains Etats, dont la France, d'intégrer dans la transposition de cette nouvelle obligation, une tolérance de plus ou moins 5% d'erreur dans le poids déclaré par rapport au poids réel du conteneur¹⁹⁰. Toutefois, les transporteurs ou les commissionnaires pourront, eux, appliquer des règles plus strictes quant au respect de la VGM déclarée par le chargeur¹⁹¹.

• **Les agents habilités de pays tiers à l'Union européenne (RA3 pour *third country regulated agents*) :**

Depuis le 1er février 2012, les « *transporteurs de fret ou de courrier aérien qui effectuent des opérations à destination de l'Union au départ d'un aéroport d'un pays tiers* » doivent pouvoir garantir un niveau de sûreté suffisant sur la marchandise transportée, par l'obtention d'un statut ACC3, délivré par un validateur de sûreté aérienne de l'UE¹⁹². La conformité des mesures de sûreté avec les standards européens doit être assurée par la mise en place de procédures de sécurisation de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement ou, à défaut, par le contrôle au scanner de toute marchandise destinée au transfert, au transit ou au déchargement dans un

pays de l'UE par un agent habilité de pays tiers à l'UE (agents RA3, *third country regulated agents*). Bien que s'appliquant uniquement aux enjeux de sûreté, l'ACC3 constitue un réseau de transporteurs aériens ayant aligné leurs procédures sur les standards appliqués dans l'UE. Ce mécanisme représente un exemple de réponse coordonnée aux risques sûreté associés au transport de marchandises, sur lequel les Etats pourraient s'appuyer pour renforcer les mesures de lutte contre d'autres flux illégaux à destination de l'UE.

b. Outils d'application volontaire

• **Le C-TPAT (*Customs-Trade Partnership Against Terrorism*) :**

Après les événements terroristes de septembre 2001 ayant brutalement questionné les mesures de sûreté sur les vols commerciaux, les Etats-Unis ont élaboré un arsenal juridique destiné à sécuriser davantage l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement dès lors qu'elle contribue à l'importation de marchandises vers leur territoire. La certification C-TPAT met ainsi en place une coopération entre la douane américaine et les opérateurs économiques et a marqué le début d'une vague d'adoption de normes et certifications visant à renforcer la sécurité et la sûreté du commerce international par la fiabilisation des opérateurs économiques. Les acteurs

190. Fedi L., *La mise en œuvre du VGM en France : premiers résultats*, Gazette de la Chambre n° 43, Chambre arbitrale maritime de Paris, 2017

191. Kouame A., *La nouvelle obligation de pesée des conteneurs*, Neptunus, e.revue, Université de Nantes, vol. 24, 2018/4

192. Le statut ACC3 est attribué à une compagnie pour chaque aéroport de pays tiers à partir duquel elle dessert l'UE et non pour un pays tiers pris dans son ensemble. Cette procédure s'applique aussi bien aux vols mixtes qu'aux vols tout cargo. Source : site internet du MTEs, <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/designation-acc3-des-compagnies-aeriennes>, consulté le 10 avril 2019.

VI. PISTES D' ACTIONS DU SECTEUR DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT CONTRE LE COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES

économiques qui souhaitent importer aux Etats-Unis doivent ainsi réaliser une analyse des risques inhérents à leur *supply chain*, qui doit inclure les risques liés à la criminalité organisée. Cet outil, bien que recherchant prioritairement à renforcer la sûreté des échanges commerciaux, peut donc contribuer à réduire le risque d'infiltration d'un trafic d'espèces sauvages protégées dans la chaîne logistique puisqu'il requiert des entreprises la cartographie de leurs risques, dont les enjeux liés à la corruption ou aux flux illicites.

• Le cadre de normes SAFE :

Afin de répondre aux besoins accrus de sécurisation des échanges commerciaux, l'OMD s'est elle aussi dotée d'un programme visant à rationaliser et harmoniser les pratiques douanières tout au long de la chaîne logistique internationale : le cadre de normes SAFE (*Security And Facilitation in a global Environment*). Elaboré en 2005, cet outil a pour objectif d'assurer la gestion « de bout en bout » de la circulation transnationale du fret et de renforcer les protocoles d'analyse des risques afin de mieux orienter les inspections douanières. Egalement basé sur une coopération avec les entreprises afin de les accompagner vers la sécurisation de leurs opérations et la facilitation de leurs procédures douanières, le cadre de norme SAFE s'est progressivement enrichi pour notamment encourager la coopération mutuelle entre les administrations douanières et avec les autres organes gouvernementaux pertinents dans la lutte contre le terrorisme et la criminalité organisée. Les Etats membres de l'OMD intervenant dans la gestion de plus de 98% des échanges commerciaux mondiaux¹⁹³, ce cadre de norme SAFE est largement utilisé et présente un potentiel important pour le ciblage des cargaisons pouvant contenir illégalement des spécimens d'espèces sauvages.

• Le statut d'Opérateurs Economiques Agréés (OEA) :

Intégré dans le cadre de normes SAFE, le statut d'Opérateur Economique Agréé a été créé sous l'égide de l'UE en 2008 pour répondre aux préoccupations sécuritaires touchant le commerce international. La réglementation européenne définit trois types de certificats OEA :

- AEOC : simplifications douanières (*customs simplifications*)
- AEOS : sécurité et sûreté (*security and safety*)
- AEOF : certificat complet (*full, qui rassemble donc les deux autres niveaux de certification*).

Cette certification permet de « distinguer les opérateurs communautaires, dont la gestion comptable et logistique ainsi que les mesures préventives du risque en matière de sécurité et de sûreté présentent d'indéniables garanties de qualité et de fiabilité »¹⁹⁴. Au travers de ce statut, l'entreprise est identifiée comme un partenaire commercial sûr et fiable et s'engage, en contrepartie, à accentuer sa vigilance en matière de prévention de la fraude douanière et des risques de sécurité et sûreté.

Si cette certification n'est pas obligatoire pour les opérateurs économiques, elle est devenue quasiment incontournable pour les entreprises inscrites dans des chaînes logistiques internationales. Ainsi, au 1er septembre 2018, la France avait délivré 1638 certifications sur les 20 402 délivrés à l'échelle de tous les Etats membres de l'UE¹⁹⁵. Pour obtenir leur certification, les opérateurs doivent conduire une évaluation des risques pesant sur leurs activités logistiques et questionner leurs éventuelles infractions à la réglementation douanière, afin d'identifier les mesures correctives mises en œuvre pour les prévenir¹⁹⁶. Aussi, le demande de certification ou le



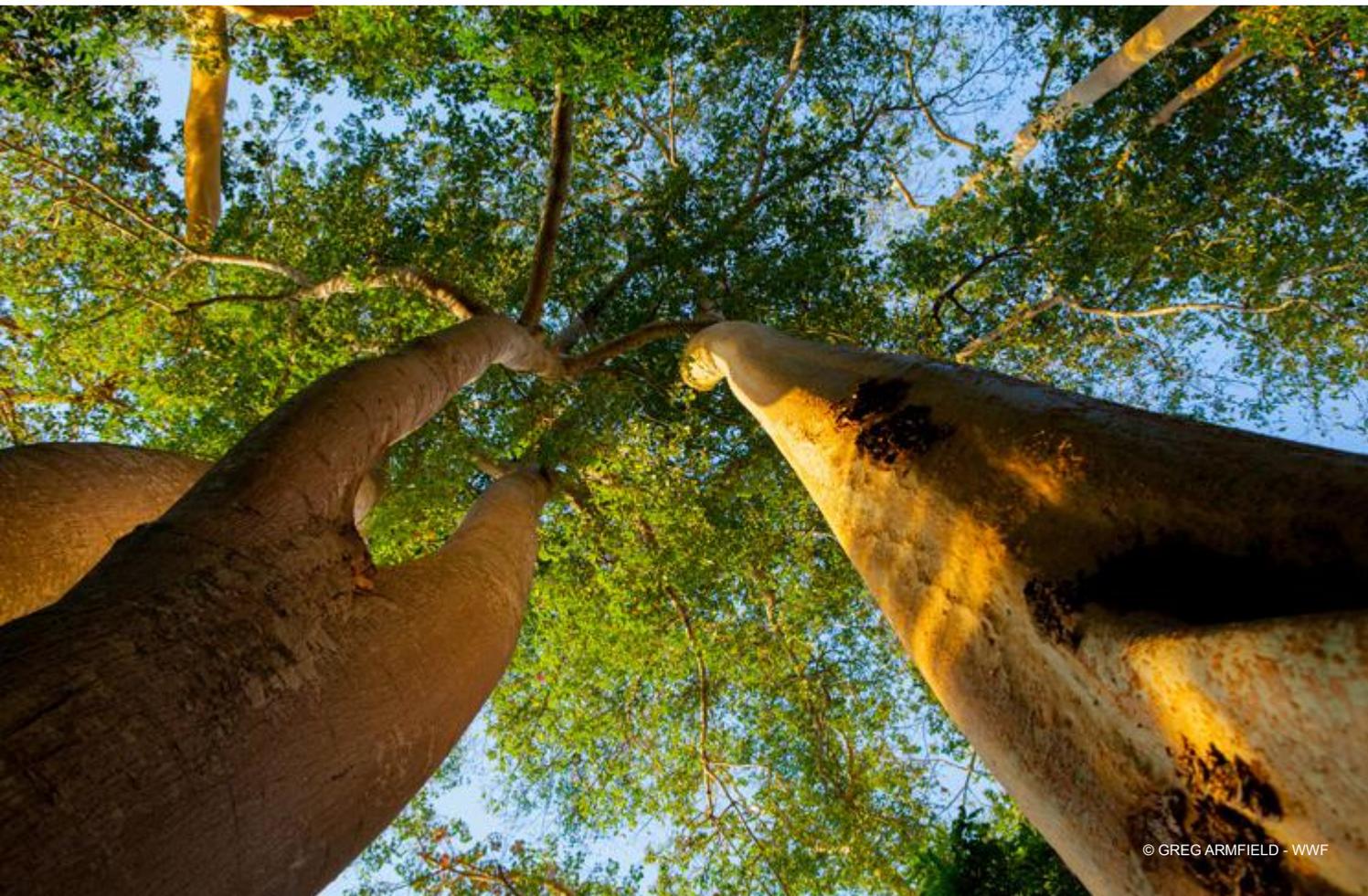
20 000 +
ENTREPRISES DISPOSENT
DU STATUT D'OEA DANS L'UE

¹⁹³. Site internet de l'OMD : <http://www.wcoomd.org/fr/about-us/wco-members/membership.aspx>, consulté le 10 avril 2019

¹⁹⁴. Interdouanes, *Le statut d'opérateur économique agréé (OEA)*, 2013, p.6

¹⁹⁵. Douane française (<http://www.douane.gouv.fr/articles/a14979-a-la-une>, consulté le 10 avril 2019)

¹⁹⁶. Questionnaire d'auto-évaluation relatif aux opérateurs économiques agréés (OEA), Annexe 1a du document TAXUD/B2/047/2011 – RÉV.6, 2016 : section 2 « Antécédents en matière de respect de la réglementation »



© GREG ARMFIELD - WWF

renouvellement du statut OEA représente une opportunité, pour les entreprises, d'étudier leur potentielle exposition au commerce illégal d'espèces sauvages, et ceci d'autant plus que des accords de reconnaissance mutuelle ont été signés par l'UE avec des pays particulièrement identifiés sur les itinéraires critiques de cette activité illégale : le Japon, les Etats-Unis (pour le C-TPAT) et la Chine¹⁹⁷.

Les outils d'application volontaire présentés ci-dessus visent à contribuer à la sécurisation du commerce international, à la fluidification des échanges, à une diminution des formalités douanières, à l'automatisation de la transmission d'informations et/ou encore à la réduction du délai d'immobilisation des marchandises aux frontières. Cela s'inscrit dans une volonté mondiale d'abaisser à leur minimum les obstacles pouvant entraver la circulation des marchandises et les cadences sur la chaîne logistique¹⁹⁸. Ces outils de fiabilisation se généralisent et deviennent progressivement la norme en matière de sécurisation du commerce mondial.

Les contrôles physiques et documentaires pouvant être jusqu'à 95% inférieurs pour une entreprise OEA par rapport à un opérateur non certifié¹⁹⁹, les dispositifs de certification ont pour effet de faire basculer sur les entreprises l'exigence de vigilance face aux risques de fraudes douanières et aux crimes transnationaux ; l'administration douanière ayant pour

rôle d'évaluer la suffisance des garde-fous mis en place. Or, à ce jour, le commerce illégal d'espèces sauvages ne figure que très rarement parmi les risques évalués par les entreprises de transport (cf. *Chapitre V. ci-dessus*).

c. Exemple d'initiative volontaire du secteur en matière environnementale : la World Ports Climate Initiative (WPCI)

55 ports du monde se sont engagés, au travers d'une initiative commune (la WPCI) lancée en 2008, à améliorer la qualité de l'air et à réduire l'impact des activités portuaires sur le changement climatique. Par cette action, les plateformes d'échanges reconnaissent le rôle central qu'elles ont à jouer pour contribuer et encourager au développement d'une économie mondialisée alignée avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Sous l'égide de la WPCI, les ports ont développé un mécanisme de réduction des droits de ports pour les navires qui respectent des critères d'émission de certains gaz à effet de serre et de polluants. Ce mécanisme d'incitation à destination des propriétaires et exploitants de navires a été adopté par plusieurs ports français tels que le GPM du Havre et le GPM de Marseille.

Pourtant, l'adoption de mesures visant à lutter contre le changement climatique ne figure pas parmi la liste limitative

197. Avec lesquels des accords ont respectivement été signés le 24 juin 2010, 4 mai 2012 et 16 mai 2014.

198. Pour illustration, l'immobilisation des marchandises en douane est passé de 13 minutes en 2004 à 3,14 minutes en 2017. Source : Douane française (<http://www.douane.gouv.fr/articles/a14979-a-la-une>, consulté le 10 avril 2019)

199. Ibid

VI. PISTES D' ACTIONS DU SECTEUR DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT CONTRE LE COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES

des missions et responsabilités incombant aux ports français. Cet engagement volontaire témoigne ainsi de la reconnaissance, par ces acteurs, de l'effet de levier qu'ils peuvent jouer sur les opérateurs économiques empruntant leur plateforme.

Il pourrait être imaginé de reproduire de tels mécanismes usant d'une tarification incitative pour des thématiques diverses, tels que l'engagement d'opérateurs économiques contre le commerce illégal d'espèces sauvages sur les plateformes d'échanges les plus fréquemment exposées.

3. PERSPECTIVES COMPLÉMENTAIRES

Certaines évolutions impactant le secteur pourraient, à plus ou moins long terme, permettre d'améliorer les moyens de lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages.

• Traçabilité des marchandises et gestion intégrée de la chaîne logistique :

La chaîne logistique repose sur un schéma opérationnel et juridique complexe pouvant impliquer plusieurs dizaines d'acteurs et de formalités documentaires. Afin d'assurer sa continuité et sa fluidité, tout en répondant aux exigences sécuritaires, il est essentiel d'y associer des dispositifs de suivi et de communication efficaces.

Malgré une dématérialisation croissante des flux d'informations en matière de transport de marchandises, la fluidité et la traçabilité peuvent être régulièrement altérées, sur la chaîne de transport, du fait d'un manque d'harmonisation et de compatibilité des systèmes utilisés entre les différents acteurs. La gestion intégrée de la chaîne logistique et la transition numérique sont ainsi indispensables pour éviter ces ruptures et exploiter pleinement les flux d'informations.

A ce jour, l'usage des technologies dans la recherche de traçabilité sur la *supply chain* est dominé par l'utilisation de codes-barres, de la RFID (*radio-frequency identification*) et des NFC (*Near Field Communication*), qui permettent une traçabilité renforcée, mais séquencée, puisque dépendante de l'évènement d'enregistrement à courte distance de la marchandise concernée. Ces technologies de plus en plus répandues²⁰⁰ laissent toutefois toute une partie de la chaîne logistique non suivie²⁰¹ (cf. *Figure 26*) et n'enregistre qu'un nombre limité d'informations. Pourtant, l'ère actuelle des technologies connectées et de la massification des données représente un fort potentiel d'identification et de gestion des risques, notamment de ceux liés au commerce illégal d'espèces sauvages. Bien que l'Internet des objets appliqué au secteur de la logistique et du transport puisse aujourd'hui représenter un coût important pour les transporteurs, il est un marché en plein essor et dispose de fonctionnalités de plus de plus nombreuses qui pourraient être transposées ou étendues aux enjeux du commerce illégal d'espèces sauvages. En effet, l'Internet des objets permet désormais de géolocaliser un container, de calculer voire de régler sa température et son hygrométrie, sa luminosité, de comptabiliser le nombre d'ouvertures ou encore les chocs subis, etc. Ces « *smart containers* » ou conteneurs connectés basés sur le *real time monitoring* (suivi en temps réel) sont déjà utilisés par de nombreuses entreprises (telles que Michelin²⁰², CMA CGM²⁰³ ou encore Bolloré²⁰⁴). L'entrée de ces technologies intelligentes dans le marché du transport de marchandises laisse entrevoir la possibilité d'exploiter un important gisement de données, qui pourraient permettre d'identifier des comportements ou flux suspects²⁰⁵.

200. For the European Commission, Business Innovation Observatory, Probst L. et al., *Traceability across the Value Chain – Advanced tracking systems*, février 2015

201. Wattanakul S. et al., *Improving risk management by using smart containers for real-time traceability*, 9th International Conference on Logistics and Transport (ICLT 2017), Nov. 2017, Bangkok, Thailand

202. Communiqué de presse de Sigfox, *Michelin tracks inter-continental sea-freight flows with an IoT-based solution developed with Sigfox France and Argon Consulting*, 24 mai 2019

203. <https://www.cma-cgm.fr/nos-services/containers-connectes>, consulté le 24 mai 2019

204. <https://strategieslogistique.com/Bolloré-Logistics-lance-le-real,9087>, consulté le 20 juin 2019

205. *The Royal Society, Science: tackling the illegal wildlife trade – Technology update*, septembre 2018

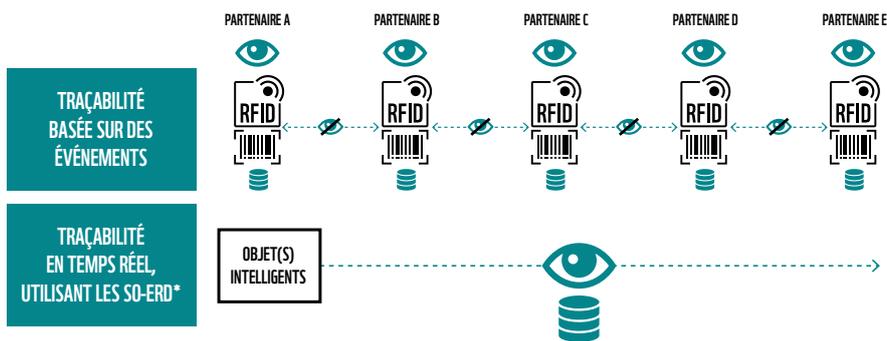


Figure 26 : La traçabilité sur la chaîne d'approvisionnement à travers le code produit électronique (c'est-à-dire RFID ou code barre) et le suivi en temps réel

Source : Schéma traduit à partir de Wattanakul S. et al., *Improving risk management by using smart containers for real-time traceability*, 9th International Conference on Logistics and Transport (ICLT 2017), novembre 2017, p.1 (<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01722866/document>)

* SO-ERD : Objets intelligents – avec données en temps réel sur une zone étendue

• L'évaluation de la performance des entreprises au travers de critères extra-financiers :

Pour répondre à de nouvelles exigences sociétales et réglementaires²⁰⁶, les entreprises tentent, de manière croissante, de réduire et de faire la transparence sur les conséquences sociales et environnementales de leurs activités. Ces évolutions impactent les relations entre les acteurs économiques.

En effet, les entreprises intègrent désormais, de manière croissante, des critères liés à la performance RSE dans le choix de leurs partenaires économiques (fournisseurs, sous-traitants, etc.). Au sein du secteur de la logistique et du transport, les critères relatifs à l'adoption de mesures de prévention du commerce illégal d'espèces sauvages pourraient ainsi trouver leur place dans l'évaluation extra-financière réalisée par un chargeur, un transporteur ou encore un commissionnaire à l'égard d'un potentiel sous-traitant par exemple. Une prise en compte de ce type de critères au sein du secteur aurait par ailleurs pour effet d'augmenter la transparence sur les pratiques des entreprises en la matière et ainsi d'encourager à la création de standards communs.

D'autre part, l'engagement des entreprises pour empêcher l'utilisation de leur chaîne logistique par des trafiquants pourrait également être pris en compte par les investisseurs. En effet, les critères ESG (critères environnementaux, sociaux et de gouvernance) représentent des référentiels au travers desquels les agences de notation et investisseurs évaluent, d'un point de vue extra-financier, la fiabilité et la soutenabilité d'un acteur économique. Si les enjeux climatiques sont de plus en plus pris en compte en la matière, les enjeux liés aux pressions exercées sur la biodiversité sont encore peu intégrés par les investisseurs et agences de notation²⁰⁷. Du fait de l'ampleur des investissements devant être réalisés par certains acteurs de la logistique et du transport, la prise en compte des problématiques liées au commerce illégal d'espèces sauvages dans les politiques d'investissement durable représenterait un levier majeur pour inciter les acteurs de la logistique et du transport à l'adoption de mesures et ainsi accélérer la mobilisation globale du secteur.

²⁰⁶. Reporting extra-financier, devoir de vigilance, etc.

²⁰⁷. WWF et AXA, Rapport « *Into the wild – Integrating nature into investment strategies* », 2019

C. PROPOSITIONS D' ACTIONS





© JEFF GOLDBERG - WWF US

A partir des consultations réalisées dans le cadre de ce travail et des outils de mobilisation du secteur de la logistique et du transport contre le commerce illégal d'espèces sauvages déjà existants, plusieurs actions sont proposées ci-dessous (cf. *Tableau 12*). Celles-ci sont classées en trois catégories :

- **Actions de court terme**²⁰⁸ : les actions pouvant être adoptées rapidement, de manière collective ou individuelle, par les acteurs du secteur au regard des outils, mécanismes ou informations déjà disponibles sur le sujet ;
- **Actions de moyen terme**²⁰⁹ : les actions nécessitant d'opérer certains changements dans les politiques ou procédures internes des parties prenantes du secteur ;
- **Actions de long terme**²¹⁰ : les actions ayant une dimension plus prospective et transformationnelle ou nécessitant une action concertée entre les acteurs du secteur pour leur mise en œuvre.

Cette liste d'actions n'a pas vocation à être exhaustive mais à identifier des pistes d'évolution des pratiques ayant le potentiel d'exercer un impact à la fois immédiat et pérenne sur le commerce illégal d'espèces sauvages.

²⁰⁸. C'est-à-dire dont la mise en œuvre est estimée à moins de deux ans.

²⁰⁹. C'est-à-dire dont la mise en œuvre est estimée à deux à cinq ans (mais qui pourrait être réalisée plus ou moins rapidement selon la taille et le fonctionnement des organisations concernées).

²¹⁰. C'est-à-dire dont la mise en œuvre pourra nécessiter plus de cinq ans (mais qui pourrait être réalisée plus ou moins rapidement selon la taille et le fonctionnement des organisations concernées).

ACTIONS	COMMENTAIRES	PILOTAGE	EXEMPLE D'OUTILS
COURT TERME			
Signer la déclaration du Palais de Buckingham de la Taskforce « Transport » de United for Wildlife	<i>Plus de 120 signataires se sont déjà engagés pour lutter contre le commerce illégal d'espèces sauvages dans le secteur du transport.</i>	Entreprises Plateformes d'échanges Organisations professionnelles	N/A
Adopter un engagement sectoriel en France	<i>Identifier des priorités et faire converger les actions du secteur français.</i>	Entreprises Organisations professionnelles	Déclaration, charte, etc.
Soutenir et promouvoir une démarche d'engagement au sein du secteur	<i>Action pouvant être mise en place immédiatement car il s'agit d'un engagement inscrit dans la déclaration du palais de Buckingham (qu'ont signée plusieurs opérateurs français), mais devant également être menée sur le long terme.</i>	Entreprises Plateformes d'échanges Organisations professionnelles	Groupes de travail, commissions, campagne de communication sectorielle, etc.
Renforcer la diffusion des connaissances sur le commerce illégal d'espèces sauvages au sein du secteur	<i>Contribuer à faire connaître les caractéristiques du commerce illégal d'espèces sauvages (itinéraires, espèces visées, méthodes de dissimulation, etc.) et les ressources disponibles pour le secteur.</i>	Entreprises Plateformes d'échanges Organisations professionnelles	Groupes de travail, lettres d'informations, événements sectoriels, etc.
Sensibiliser les parties prenantes internes	<i>Faire connaître la problématique du commerce illégal d'espèces sauvages et ses engagements face à cette activité illégale.</i>	Entreprises Plateformes d'échanges	Désignation de référents, campagne de sensibilisation, intranet, fiches thématiques, etc.
Sensibiliser les partenaires économiques	<i>Faire connaître la problématique du commerce illégal d'espèces sauvages, les engagements de l'entreprise face à cette activité illégale et les opportunités de coopération en la matière.</i>	Entreprises Plateformes d'échanges	Lettres d'information, brochures, questionnaires, etc.
Sensibiliser les clients et usagers	<i>Informar les clients et usagers de la problématique du commerce illégal d'espèces sauvages, des risques associés et des engagements pris par le secteur.</i>	Entreprises Plateformes d'échanges Organisations professionnelles	Magazines d'information, vidéos, médias sociaux, listes des marchandises interdites, etc.
Promouvoir l'échange de bonnes pratiques dans le secteur	<i>Créer des outils ou plateformes de concertation destinés à diffuser les bonnes pratiques au sein du secteur et à faire connaître les initiatives et ressources documentaires existantes.</i>	Entreprises Plateformes d'échanges Organisations professionnelles	Site internet dédié, groupes de travail, lettres d'information, événements sectoriels, etc.
Communiquer sur son engagement	<i>Utiliser des canaux variés pour faire connaître son engagement au sein du secteur et à plus grande échelle</i>	Entreprises Plateformes d'échanges Organisations professionnelles	Événements sectoriels, conférences multi-acteurs, médias sociaux, communiqués de presse, etc.

ACTIONS	COMMENTAIRES	PILOTAGE	EXEMPLE D'OUTILS
MOYEN TERME			
Former les parties prenantes internes	<i>Intégrer la problématique du commerce illégal d'espèces sauvages dans leur environnement opérationnel afin de mobiliser les salariés dans l'engagement de l'entreprise</i>	Entreprises Plateformes d'échanges Organisations professionnelles	Modules de formation, modules d'apprentissage en ligne, événements dédiés, etc.
Intégrer le commerce illégal d'espèces sauvages dans les outils de gestion des risques	<i>Questionner sa politique de gestion des risques et adapter les outils pertinents aux spécificités du commerce illégal d'espèces sauvages</i>	Entreprises Plateformes d'échanges	Politique de conformité, politique KYC, plan de vigilance, système d'enregistrement des incidents, etc.
Intégrer le commerce illégal d'espèces sauvages dans les outils RSE de l'entreprise	<i>Donner aux engagements de l'organisation contre le commerce illégal d'espèces sauvages une dimension transversale et les rendre visibles en interne et en externe</i>	Entreprises Plateformes d'échanges Organisations professionnelles	Politique RSE, indicateurs de performances environnementales, déclaration de performance extra-financière (DPEF), etc.
Intégrer le commerce illégal d'espèces sauvages dans les outils régissant les relations commerciales de l'organisation	<i>Intégrer ses engagements en matière de lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages dans les outils contractuels ou de suivi des pratiques de ses partenaires économiques</i>	Entreprises Plateformes d'échanges	CGV, cahier des charges, conventions, etc.
Adapter son système de traitement des données/de profilage pour l'adapter aux caractéristiques du commerce illégal d'espèces sauvages	<i>Intégrer les spécificités du commerce illégal d'espèces sauvages dans les systèmes internes destinés à la détection des anomalies</i>	Entreprises Plateformes d'échanges Organisations professionnelles	Systèmes de traitement des données, alertes automatiques, etc.
Renforcer la coopération entre le secteur et les agents de contrôle compétents	<i>Faciliter la remontée d'informations en cas de suspicion ainsi que l'intervention et la collecte d'informations par les agents compétents</i>	Entreprises Plateformes d'échanges Organisations professionnelles	Listes de contacts locaux, procédures internes, applications mobiles, etc.
LONG TERME			
Améliorer les dispositifs de détection du commerce illégal d'espèces sauvages par scanner	<i>Contribuer à l'émergence de systèmes de détection facilitée voire automatisée du commerce illégal d'espèces sauvages</i>	Entreprises Plateformes d'échanges Organisations professionnelles	Banques d'images, systèmes basés sur l'intelligence artificielle, etc.
Soutenir le développement de l'usage des technologies dans la détection et les enquêtes portant sur le commerce illégal d'espèces sauvages	<i>Utiliser le développement des technologies (blockchain, internet des objets, etc.) dans le secteur de la logistique et du transport pour l'appliquer au commerce illégal d'espèces sauvages</i>	Entreprises Plateformes d'échanges Organisations professionnelles	Smart containers, RFID, etc.

Tableau 12 : Propositions d'actions visant à renforcer les pratiques du secteur français de la logistique et du transport contre le commerce illégal d'espèces sauvages

Source : WWF France

VII.

DISCUSSIONS

ET CONCLUSION

- MOBILISER

LE SECTEUR

VII. DISCUSSIONS ET CONCLUSION - MOBILISER LE SECTEUR

Le commerce illégal d'espèces sauvages repose sur une intense activité de transport. L'analyse des données de saisies réalisées dans l'UE impliquant la France a en effet permis d'illustrer la diversité des itinéraires du commerce illégal d'espèces sauvages et l'enjeu que celui-ci continue de représenter sur des itinéraires critiques connus de longue date (par exemple, Afrique de l'ouest – France). L'accroissement de la connectivité entre les territoires et la multiplicité des vecteurs pouvant être exploités par les trafiquants pour atteindre le marché final rend particulièrement complexe la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages.

Face à ce risque que le commerce illégal d'espèces sauvages tire profit des liaisons commerciales internationales, les entreprises de logistique et de transport se mobilisent de manière croissante. Plusieurs initiatives ont en effet émergé, appuyées par des acteurs clés du secteur telles que les organisations professionnelles d'ampleur internationale (IATA, FIATA, ACI, etc.) et/ou les entreprises et plateformes d'échanges (membres de la Taskforce Transport de United for Wildlife par exemple). Or, dans cette dynamique croissante, seul un faible nombre d'acteurs français ont aujourd'hui mis en place des mesures de lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages.

Bien qu'une analyse plus approfondie des flux illégaux d'espèces sauvages impliquant la France soit nécessaire pour mieux orienter les actions à adopter contre cette activité illégale²¹¹, de nombreuses adaptations des pratiques du secteur pourraient déjà être mises en place au regard de l'état des connaissances. Pour cela, plusieurs leviers peuvent d'ores et déjà être exploités.

Ce travail a en effet permis d'identifier plusieurs outils de RSE et de gestion des risques existants dans le secteur (politiques RSE, politiques de conformité, politiques « Know Your Customer », politique de lutte contre la corruption, etc.), qui pourraient être élargis pour intégrer les spécificités du commerce illégal d'espèces sauvages. Par ailleurs, la structuration du secteur, au travers de ses nombreuses organisations professionnelles, des interactions indispensables entre de nombreux acteurs économiques sur la chaîne de transport et des jeux de sous-traitance, représente un socle solide pour diffuser rapidement des informations, bonnes pratiques et nouveaux standards au sein du secteur.

Dans un secteur où réside une importante culture de la sûreté/sécurité et parce que la RSE est de mieux en mieux intégrée par les entreprises, la gouvernance sur les enjeux de lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages semble également aisément identifiable. La transversalité de la problématique offre d'ailleurs plusieurs points d'entrée aux entreprises et aux plateformes pour s'approprier le sujet et s'organiser en conséquence.

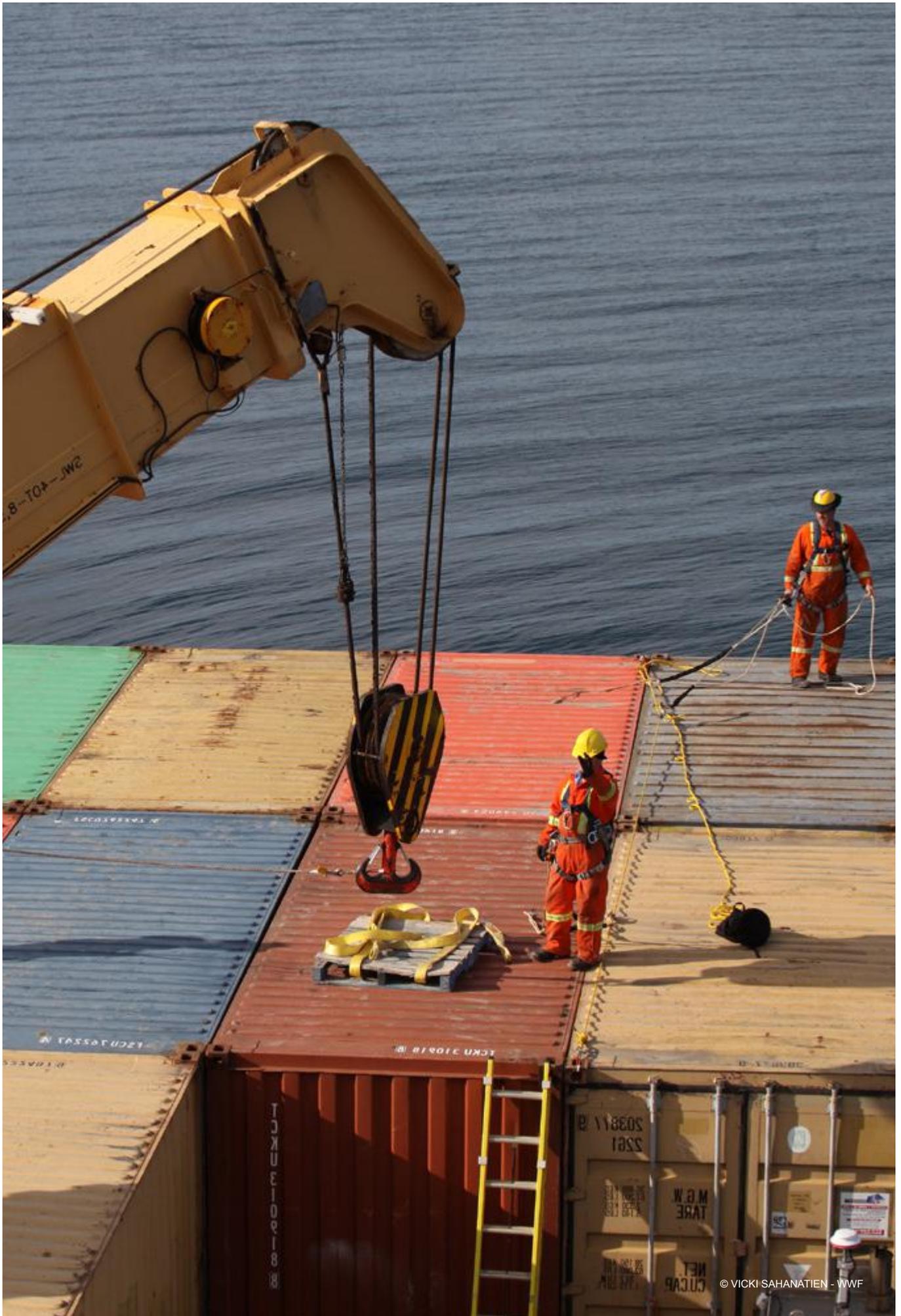
Enfin, la digitalisation croissante des échanges d'informations et la progression de l'utilisation des technologies dans le secteur laisse entrevoir de nombreuses possibilités d'améliorer

la vigilance et l'action face au commerce illégal d'espèces sauvages.

Si les perspectives d'action sont variées et que celles-ci peuvent s'appuyer sur un nombre croissant d'outils, leur potentiel de diffusion rapide dans le secteur doit toutefois être relativisé au regard de la complexité des chaînes de transport internationales et des transformations auxquelles doivent s'adapter ses acteurs (croissance de l'express, exigences d'exemplarité environnementale, etc.).

Ainsi, il est indispensable que des parties prenantes du secteur se mobilisent et agissent à proportion de leurs capacités et compétences respectives. En ce sens, les organisations professionnelles représentent par exemple des acteurs clés à mobiliser pour diffuser les bonnes pratiques et sensibiliser le secteur aux enjeux liés au commerce illégal d'espèces sauvages. Les donneurs d'ordres, tels que les compagnies aériennes par exemple, ont également un rôle important à jouer pour initier une évolution dans les pratiques du secteur.

211. Une analyse de commerce légal et illégal d'espèces sauvages impliquant la France sera publiée par le WWF France en 2020.



© VICKI SAHANATIEN - WWF

VIII.

RECOMMENDATIONS

VIII. RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATIONS	DESTINATAIRES
ACCES ET ANALYSE DE L'INFORMATION SUR LE COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES	
<p>1. Renforcer le potentiel d'identification des tendances et caractéristiques des flux illégaux ainsi que des plateformes d'échanges les plus exposées au risque de commerce illégal d'espèces sauvages sur le territoire français notamment :</p> <ul style="list-style-type: none">• En renseignant les bases de données existantes (telles que EU-TWIX) ;• En rendant disponibles des informations sur le commerce illégal d'espèces sauvages en France ; et• En structurant un mécanisme d'analyse des données collectées.	<ul style="list-style-type: none">• Ministères : MACP, MTES, MAA, ministère de l'Intérieur et MAEDI
<p>2. Mettre en place une plateforme pour permettre d'accroître le dialogue entre, notamment, les acteurs publics, le secteur économique et des représentants des ONG et de la recherche pour favoriser le partage d'informations, d'adopter une approche transversale de la problématique du commerce illégal d'espèces sauvages, de renforcer la prise en compte de ce sujet par les parties prenantes et de promouvoir une approche collective face aux problématiques émergentes (utilisation du vecteur courrier-colis, cybercriminalité, etc.).</p>	<ul style="list-style-type: none">• Ministères : MTES, MACP et MAEDI
SENSIBILISATION ET ENGAGEMENT DU SECTEUR POUR COMBATTRE LE COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES	
<p>3. Utiliser les outils (issus du Partenariat ROUTES, développés par FIATA, etc.) et canaux de communication (organisations professionnelles, etc.) existants pour sensibiliser le secteur à la problématique du commerce illégal d'espèces sauvages, aux risques associés, aux opportunités d'actions et aux bénéfices d'un engagement en la matière.</p>	<ul style="list-style-type: none">• MTES• Organisations professionnelles• Plateformes d'échanges• Entreprises• ONG
<p>4. Clarifier les obligations et prérogatives pesant sur chaque acteur économique intervenant sur la chaîne de transport internationale, par la réalisation d'une analyse de la chaîne de responsabilité.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Organisations intergouvernementales (OMI, OCDE, etc.)• Ministères : MTES et MACP
<p>5. Promouvoir la Déclaration du palais de Buckingham au sein du secteur et encourager les acteurs du transport à en devenir signataires.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Ministères : MTES et MAEDI• Organisations professionnelles• Plateformes d'échanges• Entreprises• ONG
<p>6. Intégrer la problématique du commerce illégal d'espèces sauvages dans les formations suivies par les salariés des directions commerciales, QHSE, sécurité-sûreté et/ou opérations.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Plateformes d'échanges• Entreprises
<p>7. Adopter ou encourager à l'adoption d'une politique de tolérance zéro envers le commerce illégal d'espèces sauvages.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Ministères : MTES et MAEDI• Organisations professionnelles• Plateformes d'échanges• Entreprises• ONG
<p>8. Développer des mécanismes incitatifs pour les entreprises ayant adopté une politique de lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Ministères : MTES et MACP• Plateformes d'échanges

OUTILS ADAPTES ET NOUVELLES TECHNOLOGIES FACE AU COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES

<p>9. Faire évoluer le Référentiel RSE en logistique développé par le MTES afin d'y intégrer la problématique du commerce illégal d'espèces sauvages.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • MTES
<p>10. Analyser et anticiper les risques pour l'activité d'une entreprise :</p> <ul style="list-style-type: none"> • En complétant les référentiels d'analyse des risques utilisés par le secteur et les outils développés pour y répondre afin d'y inclure la problématique du commerce illégal d'espèces sauvages ; • En questionnant et renforçant les processus douaniers et sécurité-sûreté sur la chaîne logistique à travers des outils de fiabilisation à disposition du secteur (tels que l'autorisation OEA notamment). 	<ul style="list-style-type: none"> • Entreprises
<p>11. Renforcer les outils contractuels gouvernant les relations entre l'entreprise et ses partenaires économiques (CGV, cahier des charges, etc.) en y intégrant des mesures de prévention du commerce illégal d'espèces sauvages.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Plateformes d'échanges • Entreprises
<p>12. Intégrer les enjeux de prévention des risques liés au commerce illégal d'espèces sauvages dans les critères extra-financiers analysés par les agences de notation et les investisseurs.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Agences de notation • Banques et fonds d'investissement
<p>13. Renforcer la vérification des données relatives aux commandes de prestation de transport et améliorer la compatibilité entre les systèmes de transmission de données entre les entreprises et les agences de contrôle pour l'analyse des flux de marchandises et de passagers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • MACP • Entreprises
<p>14. Investir les enjeux liés au développement des technologies pour qu'elles intègrent, dès leur phase de conception, des fonctionnalités permettant de renforcer la détection du commerce illégal d'espèces sauvages.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Plateformes d'échanges • Entreprises • ONG

COOPERATION ET BONNES PRATIQUES FACE AU COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES

<p>15. Mettre en place, pour les plateformes d'échanges les plus exposées au commerce illégal d'espèces sauvages sur le territoire français, des groupes de travail locaux dédiés, afin de renforcer la coopération sectorielle et le partage de bonnes pratiques.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ministères : MTES et MACP • Plateformes d'échanges • Entreprises
<p>16. Renforcer la coopération entre acteurs institutionnels et secteur de la logistique et du transport dans la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • En communiquant les informations à consigner afin de permettre une enquête sur des faits de commerce illégal d'espèces sauvages ; • En faisant évoluer les systèmes internes d'enregistrement des incidents pour les adapter aux spécificités du commerce illégal d'espèces sauvages ; • En intégrant les personnes physiques ou morales ou les entités ayant déjà été poursuivies pour des faits de commerce illégal d'espèces sauvages dans les bases de données destinées à informer les acteurs économiques sur les opérateurs ou individus pour lesquels des interdictions ou restrictions commerciales s'appliquent. 	<ul style="list-style-type: none"> • Organisations intergouvernementales (ONU, OMD, etc.) • MACP • Entreprises

RÉFÉRENCES

Résolutions, directives, lois, arrêts, etc.

AGNU, Résolution 69/314, « Lutte contre le trafic des espèces sauvages », 30 juillet 2015

AGNU, Résolution 70/301, « Lutte contre le trafic des espèces sauvages », 9 septembre 2016

AGNU, Résolution 71/326, « Lutte contre le trafic des espèces sauvages », 11 septembre 2017

AGNU, Résolution n°70/1, « Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 », 25 septembre 2015

AGNU, Résolution n°73/343, « Lutte contre le trafic des espèces sauvages », 16 septembre 2019

Arrêté du 30 juin 1998 fixant les modalités d'application de la convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction et des règlements (CE) n° 338/97 du Conseil européen et (CE) n° 939/97 de la Commission européenne

Arrêté du 16 août 2016 relatif à l'interdiction du commerce de l'ivoire d'éléphants et de la corne de rhinocéros sur le territoire national

Arrêté du 4 mai 2017 portant modification de l'arrêté du 16 août 2016 relatif à l'interdiction du commerce de l'ivoire d'éléphants et de la corne de rhinocéros sur le territoire national

Cass. civ., Compagnie Générale Transatlantique c/ Zbidi Hamida ben Mahmoud, 21 novembre 1911

CITES, Amendement de Gaborone au texte de la Convention, CdP4, 30 avril 1983

CITES, CdP11, Doc. 11.44, « La viande de brousse en tant que question de commerce et de gestion d'espèces sauvages », 2000

CITES, Résolution Conf. 11.17 (Rev. CdP18), « Rapports nationaux », avril 2000

CITES, Résolution Conf. 17.6, « Interdire, prévenir, détecter et réprimer la corruption qui facilite les activités menées en violation de la Convention », octobre 2016

Code civil

Code de commerce

Code de l'environnement

Code pénal

Code des douanes

Code du travail

Commission européenne, Communication au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, « Plan d'action de l'Union européenne contre le trafic d'espèces sauvages », COM/2016/087 final, 2016

Commission européenne, Direction générale Fiscalité et Union douanière – Sécurité, sûreté, facilitation des échanges, règles d'origine et coopération internationale – Gestion du risque et sécurité, *Opérateurs économiques agréés, Lignes directrices, Document TAXUD/B2/047/2011 – RÉV.6*, 2016

Conseil de l'UE, Conclusions du Conseil sur la définition des priorités de l'UE pour la lutte contre la grande criminalité internationale organisée entre 2018 et 2021, doc. 9450/17, 18 mai 2017

Conseil de l'UE, Décision (EU) 2015/451 relative à l'adhésion de l'Union européenne à la convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), 6 mars 2015

Conseil Economique et Social de l'ONU, Résolution n°2013/40, « Mesures de prévention du crime et de justice pénale visant à lutter contre le trafic illicite d'espèces de faune et de flore sauvages protégées », 25 juillet 2013

Déclaration conjointe entre la République française et la République populaire de Chine sur la préservation du multilatéralisme et l'amélioration de la gouvernance mondiale, 25 mars 2019

Déclaration de Doha sur l'intégration de la prévention de la criminalité et de la justice pénale dans le programme d'action plus large de l'Organisation des Nations Unies visant à faire face aux problèmes sociaux et économiques et à promouvoir l'état de droit aux niveaux national et international et la participation du public, Treizième Congrès des Nations Unies pour la Prévention du crime et la justice pénale, Doha, 12-19 avril 2015

Décret n° 2005-1070 du 24 août 2005 fixant la liste des aéroports civils appartenant à l'Etat exclus du transfert aux collectivités territoriales ou à leurs groupements

Directive 2000/29/CE du Conseil, du 8 mai 2000, concernant les mesures de protection contre l'introduction dans la Communauté d'organismes nuisibles aux végétaux ou aux produits végétaux et contre leur propagation à l'intérieur de la Communauté (telle que modifiée)

Directive 91/496/CEE du Conseil, du 15 juillet 1991, fixant les principes relatifs à l'organisation des contrôles vétérinaires pour les animaux en provenance des pays tiers introduits dans la Communauté

Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, consolidée par la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports

Loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire

Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages

Loi no 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République

Règlement (CE) n°338/97 du Conseil du 9 décembre 1996 relatif à la protection des espèces de faune et de flore sauvages par le contrôle de leur commerce

Règlement (CE) n° 865/2006 du 04/05/06 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 338/97 du Conseil relatif à la protection des espèces de faune et de flore sauvages par le contrôle de leur commerce

Sénat, Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE du Conseil, Examen par la commission des affaires européennes, 20 janvier 2012

Sénat, Rapport d'information n°31 (2016-2017) de M. Vincent CAPO-CANELLAS, fait au nom de la commission des finances du Sénat sur le financement et l'efficacité de la sûreté du transport aérien, déposé le 12 octobre 2016

Sommet de l'Elysée pour la Paix et la Sécurité en Afrique, Dossier de presse du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, *Table ronde « Lutte contre le braconnage et le trafic des espèces menacées »*, 5 décembre 2013

Rapports, articles et autres publications

C4ADS, *Flying under the radar*, 2017

C4ADS, *In Plane Sight*, 2018

CGDD, *Chiffres clés du transport – Edition 2018*, 2018

CGDD, *Les comptes des transports 2017*, 2018

Chaber A.-L., *The scale of illegal meat importation from Africa to Europe via Paris*, Conservation Letters 3, 2010, 317–323

Chambre Internationale de Commerce, Initiative BASCAP, *Roles and responsibilities of intermediaries: fighting counterfeiting and piracy in the supply chain*, 2015

Comité scientifique de la Conférence nationale sur la logistique, *La logistique en France : État des lieux et pistes de progrès*, 2015

DGITM, *Référentiel RSE en logistique*, 2018

Direction générale de l'aviation civile, *Bulletin statistique annuel – Trafic aérien commercial 2017*, 2018

Ernst and Young, *Disruption. Digitalization. Disintermediation*, 2017

Fedi L., *La mise en œuvre du VGM en France : premiers résultats*, Gazette de la Chambre n° 43, Chambre arbitrale maritime de Paris, 2017

Fedi L., Lavissière A., Russell & David Swanson A., *The facilitating role of IT systems for legal compliance: the case of port community systems and container Verified Gross Mass (VGM)*, Supply Chain Forum: An International Journal, 20:1, 2019, 29-42

Global Financial Integrity (GFI), *Transnational Crime and the Developing World*, 2017

Global Financial Integrity, *Illicit Financial Flows and the Illegal Trade in Great Apes*, 2018

Harfoot M., Glaser Satu A.M., Tittensor D.P., Britten G.L., McLardy C., Malsch, K. et Burgess N.D., *Unveiling the patterns and trends in 40 years of global trade in CITES-listed wildlife*, Biological Conservation 223, 2018, 47-57

Harris L. and Shiraiishi H., TRAFFIC and WWF joint report, *Understanding the global caviar market – Results of a rapid assessment on trade in sturgeon caviar*, 2018

Hsiang S. and Sekar N., *Does legalization reduce black market activity? Evidence from a global ivory experiment and elephant poaching data*, NBER Working Paper No. 22314, 2016 (révisé en avril 2019)

Interdouanes, *Le statut d'opérateur économique agréé (OEA)*, 2013

INTERPOL, *Global Wildlife Enforcement – Strengthening Law Enforcement Cooperation Against Wildlife Crime*, 2018

IPBES, *Global assessment report on biodiversity and ecosystem services*, 2019

Kouame A., *La nouvelle obligation de pesée des conteneurs*, Neptunus, e.revue, Université de Nantes, vol. 24, 2018/4, 2018

IATA, Communiqué de presse n°51, « *Traveler numbers reach new heights* », 6 septembre 2018

Little L., TRAFFIC, *Countering wildlife trafficking through Tanzania's sea ports*, 2019

Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, Direction générale de l'alimentation, Service d'inspection vétérinaire et phytosanitaire aux frontières, *Rapport d'activité du SIVEP – 2017, 2018*

Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, Direction de l'Eau et de la Biodiversité, Bureau des échanges internationaux d'espèces menacées, *Rapport bisannuel sur l'application de la CITES par la France pour les années 2013 et 2014*, 2015

Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, *La logistique, tour d'horizon*, 2016

Mundy-Taylor V., TRAFFIC, Rapport préparé pour la Commission européenne, *Illegal wildlife trade and the European Union – An analysis of EU-TWIX seizure data for the period 2007-2011*, 2013

Musing L., rapport conjoint de TRAFFIC et du WWF, *Wildlife trade in Belgium – An analysis of CITES trade and seizure data*, 2018

Nkoke S.C., Lagrot J.F., Ringuet S. et Milliken T., *Ivory Markets in Central Africa – Market Surveys in Cameroon, Central African Republic, Congo, Democratic Republic of the Congo and Gabon*, 2007, 2009, 2014/2015. TRAFFIC. Yaoundé, Cameroon and Cambridge, UK., 2017

Organisation mondiale du commerce, *World trade statistical review*, 2018

Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES), *The global assessment report on biodiversity and ecosystem services*, 2019

Probst L., Frideres L. et Pedersen B. (PwC Luxembourg), Commission européenne – Business Innovation Observatory, *Traceability across the Value Chain – Advanced tracking systems*, 2015

Radio France Internationale, Reportage, *Douanes et viande de brousse*, 25 juin 2019

Sigfox, Communiqué de presse, *Michelin tracks inter-continental sea-freight flows with an IoT-based solution developed with Sigfox France and Argon Consulting*, 24 mai 2019

Sims R. et al., *Transport*, Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA, 2014

Sustainable Eel Group, *Quantifying the illegal trade in European glass eels (Anguilla Anguilla): Evidences and indicators*, 2018

The Royal Society, *Science: tackling the illegal wildlife trade – Technology update*, 2018

TRAFFIC, Communiqué de presse, *TRAFFIC warns European eel trafficking surge as fishing season gets underway*, 15 novembre 2019

UAF, Manifeste, *Les aéroports au service de l'attractivité des territoires*, 2017

UAF, *Résultats d'activité des aéroports français 2017 – Statistiques de trafic*, 2018

UNCTAD, **Review of maritime transport 2018**, 2018

UNEP-WCMC, *EU Wildlife Trade 2014 – Analysis of the European Union and candidate countries' annual reports to CITES 2014*, 2016

UNEP-WCMC, *EU Wildlife Trade 2016 – Analysis of the European Union and candidate countries' annual reports to CITES 2016*, 2018

UNODC, *World Wildlife Crime Report – Trafficking in protected species*, 2016

Wattanakul S., Henry S., Bentaha L., Reeveerakul N., Ouzrout Y., *Improving risk management by using smart containers for real-time traceability*, 9th International Conference on Logistics and Transport (ICLT 2017), Nov. 2017, Bangkok, Thailand

WWF, *Fighting illicit wildlife trafficking: A consultation with governments*, 2012

WWF et AXA, *Into the wild – Integrating nature into investment strategies*, 2019

WWF et TRAFFIC, *Lutte contre la criminalité liée aux espèces sauvages menacées – Une initiative collaborative du WWF et de TRAFFIC visant à lutter contre la menace croissante de la criminalité transnationale et organisée liée à la faune et à la flore sauvages*, 2015

WWF et TRAFFIC, *Strategies for fighting corruption: wildlife conservation*, Wildlife Crime Initiative, 2015

WWF, *Rapport Planète Vivante – 2018: Soyons ambitieux*, Gland, Switzerland, 2018

Sites internet

20 minutes : <https://www.20minutes.fr/societe/1369573-20140507-sete-douaniers-decouvrent-70-petites-tortues-moteur> (consulté le 20 mars 2019)

ACFA : <https://www.acfa-france.com/> (consulté le 4 avril 2019)

AFILOG : <https://www.afilog.org/> (consulté le 4 avril 2019)

Agence internationale de l'énergie : <https://www.iea.org/> (consulté le 3 janvier 2020)

Banque mondiale : <https://data.worldbank.org/indicator> (consulté le 3 avril 2019)

CITES : <https://cites.org/>

CITES trade database : <https://trade.cites.org>

Club Déméter : <http://www.club-demeter.fr/> (consulté le 4 avril 2019)

CMA CGM : <https://www.cma-cgm.fr/> (consulté le 24 mai 2019)

Coalition to end wildlife trafficking online : <https://www.endwildlifetraffickingonline.org/>

Commission européenne : <https://ec.europa.eu/>

Dictionnaire du commerce international : <https://www.glossaire-international.com>

Douane française : <http://www.douane.gouv.fr/> (consulté le 4 avril 2019)

Ellisphère : <https://www.ellisphere.com/> (consulté le 3 avril 2019)

EU-TWIX : <https://eu-twix.org/>

FIATA Learning : <http://www.fiatalearning.com>

Fret 21 : <http://fret21.eu/>

GEO : <https://www.geo.fr/environnement/decouverte-d-ailerons-de-requins-dans-une-cargaison-de-singapore-airlines-a-hong-kong-189049> (consulté le 30 mai 2019)

Gouvernement français : <https://www.gouvernement.fr/>

Grand port maritime de Marseille : <https://www.marseille-port.fr/> (consulté le 4 avril 2019)

IAPH : <http://wpci.iaphworldports.org/> (consulté le 24 mai 2019)

IATA : <https://www.iata.org/> (consulté le 8 avril 2019)

INSEE : <https://insee.fr/> (consulté le 3 avril 2019)

INTERPOL : <https://www.interpol.int/>

L'Antenne : <https://www.lantenne.com/>

MTES : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/>

Objectif CO2 : <http://www.objectifco2.fr/>

OMD : <http://www.wcoomd.org/>

OMI : <http://www.imo.org/>

OMS : <https://www.who.int/> (consulté le 8 avril 2019)

Partenariat ROUTES : www.routespartnership.org

ROUTES Dashboard : <http://www.routesdashboard.org>

Stratégies Logistique : <https://strategieslogistique.com/> (consulté le 20 juin 2019)

The Times : <https://www.thetimes.co.uk/article/turkish-airlines-condemned-over-deaths-of-rare-parrots-cn8z0vb78> (consulté le 4 février 2019)

Trade Mapper : www.trademapper.co.uk

TRAFFIC : <http://www.traffic.org/>

UFEX : <http://www.ufex-asso.com/> (consulté le 4 avril 2019)

Union TLF : <https://www.e-tlf.com/> (consulté le 4 avril 2019)

United for Wildlife : <https://www.unitedforwildlife.org/>

VERIF : www.verif.com (consulté le 3 avril 2019)

WTTC : <https://www.wttc.org/>

ANNEXE 1 : GUIDE UTILISÉ POUR LES ENTRETIENS AVEC LES ENTREPRISES DU SECTEUR FRANÇAIS DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT

Entretiens secteur logistique & transport

Lignes directrices

Le WWF France conduit actuellement une étude visant à analyser l'exposition du secteur français de la logistique et du transport au commerce illégal d'espèces sauvages. Elle permettra notamment d'identifier des mesures à mettre en place, par ses acteurs, afin d'atténuer le risque d'y prendre part involontairement. Cet entretien vise à mieux connaître les pratiques des parties prenantes du secteur et à enrichir ces réflexions.

Interlocuteurs :

- Entreprises de logistique, de transport (passagers et marchandises) et/ou de courrier-colis-express
- Plateformes d'échanges (ports, aéroports, etc.)
- Associations professionnelles du secteur
- Organes de contrôle
- Ministères

Déroulé de l'entretien – Entreprises :

1. Pourriez-vous vous présenter et nous présenter votre structure, son activité, son organisation et ses mécanismes décisionnels ?
2. Votre structure dispose-t-elle d'une direction ou d'un département travaillant sur les questions environnementales ?
Quel est son champ de compétence (RSE, DD, Environnement, QHSE, etc.) ?
A quelle direction ou organe cette entité « Environnement » est-elle rattachée ?
Combien compte-t-elle de salariés ?
3. Votre structure dispose-t-elle d'une direction ou d'un département travaillant sur les questions de prévention des risques ?
Quel est son champ de compétence (sécurité-sûreté, QHSE, etc.) ?
A quelle direction ou organe cette entité « Prévention des risques » est-elle rattachée ?
Combien compte-t-elle de salariés ?
4. Votre entreprise organise ou réalise-t-elle du transport de bois, de produits de la mer ou d'espèces de faune ou de flore sauvages ?
Vous paraîtrait-il possible qu'elle puisse y prendre part à son insu ?
5. Selon vous, quelle serait la nature du risque (sanitaire, juridique, économique, réputationnel, assurantiel, sécuritaire, etc.), pour votre entreprise, de prendre part involontairement à un commerce illégal d'espèces sauvages ?
Quel serait la nature de ce risque pour une plateforme d'échanges (ports, aéroports, etc.) ?
La perméabilité d'une plateforme d'échanges aux commerces illicites est-elle, pour vous, un critère de choix quant à vos implantations ou escales ?
6. Avez-vous déjà eu connaissance de faits de commerce illégal portant sur des espèces sauvages au sein de votre entreprise ?

Au sein d'une plateforme d'échanges sur laquelle votre entreprise a des activités ?
Au sein de votre secteur ?
Cela a-t-il mené à une réflexion voire à une évolution des pratiques au sein de l'entreprise ?

7. Avez-vous déjà entendu parler du commerce illégal d'espèces sauvages comme d'un risque à prendre en compte au sein de votre secteur d'activité ?
Si oui, dans quel cadre ?
8. Au sein de votre entreprise, quel(s) document(s) (internes et externes) fait/font état des risques de commerce illégal pouvant exister dans l'exercice de votre activité (site internet, document unique d'évaluation des risques, CGV, etc.) ?
A qui sont destinés ces documents (*ex : mon entreprise a élaboré une fiche thématique « risques », à destination des agents de manutention, qui identifie les marchandises dangereuses qui pourraient être frauduleusement placées dans des chargements légaux, qui est affichée dans chaque site et peut être consultée sur l'intranet*) ?
Quelles marchandises cela concerne-t-il (drogues, armes, biens contrefaits, etc.) ?
9. Ces documents abordent-ils les risques liés au commerce illégal d'espèces sauvages ?
Si oui, quels documents et comment ?
Si non, serait-il pertinent et réalisable d'ajouter cette thématique ?
10. Les outils utilisés par votre entreprise en matière d'environnement et /ou d'identification et de prévention des risques ont-ils été élaborés en interne ou sont-ils communs au secteur, à un groupe d'entreprises, à une plateforme d'échanges, etc. ?
11. A quelle fréquence les risques sont-ils réévalués dans votre entreprise ?
12. Si votre entreprise s'engageait pour prévenir le risque de commerce illégal d'espèces sauvages, quels bénéfices pourrait-elle en retirer ?
13. Quels sont vos clients (relation B2B, B2C ou C2C) et comment décririez-vous vos relations avec eux ?
Travaillez-vous toujours avec les mêmes clients ?
Appliquez-vous le même niveau de sécurité avec tous vos clients ?
14. Certains clients exigent-ils des garanties environnementales ou de sécurité particulières ?
Comment avez-vous adapté votre activité à ces exigences supplémentaires ?
15. Votre entreprise sous-traite-t-elle une partie de ses activités relatives au transport ou à la logistique ? Lesquelles ?
16. Votre entreprise a-t-elle mis en place des outils de sélection, d'évaluation ou de suivi de ses sous-traitants sur les questions relatives à l'environnement, aux enjeux de sécurité-sûreté ou de *compliance* (*ex : charte, clauses contractuelles, grille de notation, formulaires de signalement, formations, etc.*) ?
17. Pourriez-vous nous décrire vos procédures de suivi et de contrôle des marchandises et des voyageurs, le cas échéant ?
18. Identifieriez-vous des faiblesses éventuelles, sur votre chaîne de transport, qui pourraient-être exploitées dans le cadre de commerces illicites ?
19. En cas de détection d'un commerce illicite sur vos chaînes logistiques : qui

sera alerté ? qui sera mobilisé au sein de votre entreprise ? quel sera le suivi effectué (procédure d'évaluation, d'enregistrement des incidents, etc.) ?
La responsabilité d'une partie prenante pourrait-elle être recherchée ?
Ceci fait-il l'objet d'une procédure formalisée au sein de votre structure ? Depuis quand ? Pourrait-elle s'appliquer au commerce illégal d'espèces sauvages ?

20. Votre entreprise dispose-t-elle en interne ou fait-elle partie d'un réseau de partage d'informations relatives aux commerces illicites ?
21. Comment qualifieriez-vous vos interactions avec les douanes à ce sujet ?
22. Quelles actions pourraient-êtr e mises en place pour faire obstacle au commerce illégal d'espèces sauvages :
Au sein de votre entreprise ?
Au sein d'une plateforme d'échanges ?
Par les associations professionnelles ?
Au sein du secteur ?
23. Quel serait, selon vous, le niveau d'action le plus pertinent ?
Comment mobiliser à cette échelle ?
24. De quelles informations, compétences ou capacités auriez-vous besoin pour cela ?
25. Quels seraient les freins à cette action ?
26. Quel(s) serai(en)t le ou les interlocuteur(s) pertinent(s), au sein de votre entreprise, pour travailler sur ce sujet ?
27. Comment identifieriez-vous le rôle du WWF dans la mobilisation du secteur de la logistique et du transport en matière de commerce illégal d'espèces sauvages ?
28. Ce questionnaire vous paraît-il adapté à votre activité et au sujet (commerce illégal d'espèces sauvages) ?
29. Avec qui nous recommanderiez-vous de prendre contact (en interne ou en externe) pour réaliser ce questionnaire ou échanger sur les enjeux de la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages ?

Confidentialité

Les informations collectées durant les entretiens et échanges associés seront uniquement utilisées par le WWF France. Aucune information personnelle ou relative à votre organisation ne sera divulguée sans votre accord. Par conséquent, le WWF France s'engage à restituer les résultats de l'étude de manière anonyme.

ANNEXE 2 : EXEMPLES D'IMPORTATIONS ET DE (RÉ)EXPORTATIONS RAPPORTÉES PAR LA FRANCE ENTRE 2007 ET 2017

Classe	Ordre	Unité (1)	Quantité	Principal pays d'exportation (% quantité) (2)	Principale source (% données absentes)* (3)	Principal but commercial (% quantité) (4)	Principale nature des spécimens (% quantité)
ANIMAUX							
Actinopteri	Accipenseriformes	kg	12630	CN (40,6%)	FR (8%) (76%)*	T (100%)	Caviar (84%)
	Anguilliformes	kg	5961	TN (69%)	(100%)*	T (100%)	Vivants (99%)
	Osteoglossiformes	kg	9518	BR (78%)	BR (5,2%) (94,7%)*	T (100%)	Viande (100%)
	Syngnathiformes	no*	81840	VN (76%)	ID (2%) (98%)*	T (99,9%)	Vivants (99,9%)
Anthozoa	Scleractinia	kg	3009458	ID (53%)	AU (1%) (75%)*	T (99,2%)	Vivants (75,8%)
Bivalvia	Veneroida	kg	106147	FR (29%)	VU (0,1%) (99,9%)*	T (99,2%)	Vivants (98,6%)
Gastropoda	Mesogastropoda	kg	1515034	JM (69%)	JM (2%) (98%)*	T (99,9%)	Vivants (99,9%)
Insecta	Lepidoptera	no*	10660	ID (83%)	ID (0,8%) (99%)*	T (92,8%)	Corps (99,9%)
Reptilia	Crocodylia	no*	8301330	US (19%)	US (62%) (30%)*	T (99%)	Petits produits en cuir (54,3%)
	Sauria	no*	1066263	ML (22%)	ID (16%) (40%)*	T (99,9%)	Peaux (58,4%)
	Serpentes	no*	775420	SG (14%)	ID (22,1%) (49%)*	T (77,5%)	Petits produits en cuir (41,6%)
	Testudines	no*	70212	UZ (57%)	TJ (3%) (99%)*	T (99,8%)	Vivants (99,8%)
Mammalia	Primates	no*	22586	MU (59%)	MU (1,4%) (97,4%)*	M (61%)	Vivants (100%)
PLANTES							
	Orchidales	no*	1222742	TW (62%)	TW (0,3%) (99,7%)*	T (99,4%)	Vivants (71,5%)
		kg	3372	JP (62%)	(100%)*	T (100%)	Extraits (77,9%)

(1) : no* : en l'absence de nombreuses « unités de mesure » pour de très nombreuses transactions commerciales pour les taxons considérés, nous avons estimé ici qu'il s'agissait (au regard des « natures » de spécimens considérées et de certaines unités de mesures utilisées) du nombre de spécimens.

(2) : BR : Brésil, CN : Chine, FR : France, ID : Indonésie, JM : Jamaïque, JP : Japon, ML : Mali, SG : Singapour, TN : Tunisie, TW : Taïwan (Province de Chine), US : Etats-Unis d'Amérique, UZ : Ouzbékistan, VN : Vietnam

(3) : AU : Australie, BR : Brésil, ID : Indonésie, JM : Jamaïque, TJ : Tadjikistan, TW : Taïwan (Province de Chine), US : Etats-Unis d'Amérique, VU : Vanuatu

(4) : T : Transaction commerciale

Tableau 13 : Importations commerciales rapportées par la France entre 2007 et 2017 pour différents taxons, par poids et nombre de spécimens, sur la base des quantités rapportées par la France

Source : WWF France

Classe	Ordre	Unité (1)	Quantité	Principal pays de destination (% quantité) (2)	Principale source (% données absentes)* (3)	Principal but commercial (% quantité) (4)	Principale nature des spécimens (% quantité)
ANIMAUX							
Actinopteri	Accipenseriformes	kg	767354	CH (46,3%)	FR (7,8%) (86,2%)*	T (99,9%)	Vivants (99,5%); corps (38,2%)
Anthozoa	Scleractinia	kg	30433	US (69%)	ID (2,9%) (97%)*	T (97%)	Vivants (93,8%)
Aves	Anseriformes	kg	1195608	CN (54,3%)	FR (0,5%) (99,5%)*	T (100%)	Plumes (99,9%)
Bivalvia	Veneroida	kg	11830	FR (98%)	VU (86%) (13,6%)*	T (78,7%)	Coquilles (78%)
Reptilia	Crocodylia	no*	16746497	CH (40%)	US (94,7%) (0%)*	T (99,9%)	Petits produits en cuir (55%)
	Sauria	no*	708898	CN (18,9%)	ML (44%) (0%)*	T (99,8%)	Petits produits en cuir (51%)
	Serpentes	no*	695428	US (21,6%)	VN (53%) (0)*	T (99,5%)	Petits produits en cuir (87%)
PLANTES							
	Euphorbiales	kg	233999	US (19,6%)	MX (100%)	T (100%)	Cire (69%)
	Liliales	kg	121894	US (59,6%)	ZA (100%)	T (100%)	Poudre (90%)
	Orchidales	kg	49999	US (79%)	BE (89%)	T (99,9%)	Extraits (90%)
	Rosales	kg	488114	MG (79%)	CM (97%)	T (100%)	Ecorce (88%)

Tableau 14 : (Re)exportations commerciales rapportées par la France entre 2007 et 2017 pour différents taxons, par poids et nombre de spécimens, sur la base des quantités rapportées par la France

Source : WWF France

(1) : no* : en l'absence de nombreuses « unités de mesure » pour de très nombreuses transactions commerciales pour les taxons considérés, nous avons estimé ici qu'il s'agissait (au regard des « natures » de spécimens considérées et de certaines unités de mesures utilisées) d'un nombre de spécimens

(2) : BR : Brésil, CN : Chine, FR : France, ID : Indonésie, JM : Jamaïque, JP : Japon, ML : Mali, SG : Singapour, TN : Tunisie, TW : Taïwan, province de Chine, US : Etats-Unis d'Amérique, UZ : Ouzbékistan, VN : Vietnam

(3) : BE : Belgique, CM : Cameroun, FR : France, ID : Indonésie, ML : Mali, MX : Mexique, US : Etats-Unis d'Amérique, VN : Vietnam, VU : Vanuatu, ZA : Afrique du Sud

(4) : T : Transaction commerciale

ANNEXE 3 : PRINCIPALES OPÉRATIONS MULTILATÉRALES MENÉES DEPUIS 2010 POUR IDENTIFIER ET DÉMANTELER DES RÉSEAUX CRIMINELS PRENANT PART AU COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES (TABLEAU 15)

DATE	DURÉE	NOM DE L'OPÉRATION	PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION	SUPERVISION	ZONE VISÉE
2010	1 - 28 février	Tram	Produits médicinaux contenant des produits issus d'espèces sauvages	INTERPOL - avec l'appui du Royaume-Uni	Tous les continents
2010	Septembre - Octobre	RAMP	Commerce illégal de reptiles et d'amphibiens	INTERPOL	Tous les continents
2012	Mars - Avril	Worthy I	Trafic d'ivoire en Afrique	INTERPOL	Afrique
2013	6 janvier - 7 février	Cobra I	Commerce illégal de spécimens d'animaux et végétaux protégés	Services de contrôle d'Asie, Afrique et Amérique du Nord	Asie & Afrique
2014	Janvier	Cobra II	Commerce illégal de spécimens d'animaux et végétaux protégés	Services de contrôle d'Asie, Afrique et Amérique du Nord	Asie & Afrique
2015		Worthy II	Trafic d'ivoire en Afrique		Afrique
2015	Mai	Cobra III	Commerce illégal de spécimens d'animaux et végétaux protégés	Services de contrôle d'Asie, Afrique et Amérique et d'Europe	Asie, Afrique, Amérique et Europe
2017	30 janvier - 19 février	Thunderbird	Commerce illégal de spécimens d'animaux et végétaux protégés, dont les bois	INTERPOL et OMD - collaboration avec ICCWC	Non précisé: Asie, Afrique, autres

NOMBRE PAYS PARTICIPANTS	NOMBRE D'ARRESTATIONS	QUANTITÉS SAISIES
Afrique du Sud, Australie, Canada, Equateur, France, Géorgie, Inde, Italie, Nouvelle-Zélande, Nigeria, Norvège, Portugal, Serbie, Slovaquie, Tchéquie, Turquie, Royaume-Uni, Zimbabwe	Nombre non précisé	Plusieurs milliers de produits médicinaux, valant plus de 10 millions d'euros
51 pays	Plusieurs centaines d'individus ciblés par des enquêtes ou arrêtés	Saisies de milliers d'animaux et produits, valant plus de 25 millions d'euros
Afrique du Sud, Botswana, eSwatini, Ethiopie, Ghana, Guinée, Kenya, Libéria, Mozambique, Namibie, Nigéria, Rwanda, Zambie, Zimbabwe	200	2 tonnes d'ivoire, 20 kilos de cornes de rhinocéros, ainsi que des peaux de lions, de léopards, de guépards, de crocodiles et de pythons, des oiseaux tropicaux vivants, des tortues et d'autres espèces protégées
Afrique du Sud, Botswana, Cambodge, Cameroun, Chine, République du Congo, République Démocratique du Congo, Etats-Unis, Gabon, Inde, Indonésie, Kenya, Laos, Malaisie, Mozambique, Népal, Ouganda, Singapour, Tanzanie, Thaïlande, Vietnam and Zambie	Nombre non précisé	Shahtoosh (1 550 kg – représentant le massacre d'environ 10 000 antilopes du Tibet pour prélever la laine), le bois de sandal rouge (42 000 kg), l'ivoire d'éléphant (6 500 kg), des serpents vivants (2 600), des bec de calaos (324), des pangolins (102), des écailles de pangolins (800 kg), des cornes de rhinocéros (22), des sculptures de cornes de rhinocéros (4), des trophées de tigres (10) et de léopards (7), et de la viande d'éléphant (31 kg)
Afrique du Sud, Brunei Darussalam, Burundi, Cambodge, Chine (dont Hong Kong), République du Congo, Etats-Unis, Ethiopie, Ghana, India, Indonésie, Kenya, Laos, Libéria, Malawi, Malaisie, Myanmar, Mozambique, Népal, Ouganda, Philippines, Singapour, Thaïlande, Tanzanie, Vietnam, Zambie and Zimbabwe	400	36 cornes de rhinocéros, 3 tonnes d'éléphants d'ivoire, 10 000 tortues, 1 000 peaux d'espèces protégées, ainsi que 10 000 anguilles européennes et plus de 200 tonnes de bois de rose
Afrique du Sud, eSwatini, Ethiopie, Kenya, Malawi, Mozambique, Namibie, Ouganda, Soudan, Tanzanie, Zambie	376, et enquêtes sur 25 groupes criminels	Saisie de 4,5 tonnes d'ivoire d'éléphant et de corne de rhinocéros. Des milliers d'autres produits issus d'espèces sauvages ont été saisis, dont 2 029 écailles de pangolin, 173 tortues vivantes, 55 kg de concombre de mer, des dents de phacochères, des peaux de grands félins, de pangolin et de python, et des carcasses d'impalas
62 pays en Asie, Afrique, Amérique et Europe, dont 37 ont rapporté avoir fait des saisies et/ou arrestations durant l'opération	139	247 saisies, dont 12 tonnes d'ivoire d'éléphant, des produits médicinaux, au moins 119 cornes de rhinocéros, 11 439 spécimens morts ou vivants, 2000 parties ou produits dérivés d'animaux ou de plantes, du bois de rose, etc. Notamment, plus de 50 000 objets illégaux d'espèces sauvages ont été saisis au Royaume-Uni, ainsi que 10 000 autres en Autriche et 5 000 autres en Allemagne, dont d'importants volumes de gélules contenant des produits d'espèces sauvages.
49 pays, dont l'Afrique du Sud, l'Allemagne, le Bangladesh, la Belgique, le Botswana, le Canada, la Croatie, l'Espagne, l'Équateur, le Salvador, l'Estonie, la France, la Grèce, le Guatemala, Hong-Kong, la Hongrie, l'Inde, l'Indonésie, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, la Macédoine, le Mexique, la Mongolie, le Maroc, le Mozambique, le Myanmar, la Nouvelle-Zélande, la Norvège, le Portugal, la Roumanie, la Russie, la Serbie, le Sud-Soudan, le Sri Lanka, le Swaziland, la Suède, la Suisse, la Thaïlande, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et les États-Unis.	Identification de 900 suspects; 390 enquêtes et condamnation de 88 individus (de quelques jours à sept ans de prison)	1300 saisies (valeur estimée à plus de 4,5 millions d'euros), dont plus de 300 tonnes de bois, de 5 200 oiseaux, de 2 800 reptiles, dont au moins 2 000 tortues terrestres et tortues d'eau, 13 félins sauvages (dont six cadavres), plus de 3,9 tonnes d'écailles de pangolin, plus de 50 kg d'ivoire brut et transformé, 25 tonnes de diverses parties d'animaux, y compris la viande, les cornes et les plumes ; plus de 22 000 dérivés et produits transformés comme les médicaments, les ornements et les sculptures ; 14,3 tonnes d'espèces marines (dont hippocampes)

2018	<i>1 au 31 mai</i>	Thunderstorm	Commerce illégal de spécimens d'animaux et végétaux protégés, dont les bois	INTERPOL et OMD, en liaison avec ICCWC	Non précisé: Asie, Afrique, Amérique, Europe, autres
2019	<i>4 au 30 juin</i>	Thunderball		INTERPOL et OMD	Non précisé: Asie, Afrique, Amérique, Europe, autres
2019	<i>12 avril - 22 mai</i>	Blizzard	Commerce illégal de reptiles et produits dérivés de reptiles	INTERPOL et Europol	Tous les continents

Source des données : communiqués de presse d'INTERPOL, de l'OMD, de l'UNODC et d'Europol

92 pays

1400

1974 saisies comprenant 43 tonnes de viande sauvage (dont de la viande d'ours, d'éléphant, de crocodile, de baleine et de zèbre), 1,3 tonne d'ivoire d'éléphant brut ou transformé, 27 000 reptiles (dont 869 alligators/ crocodiles, 9 590 tortues et 10 000 serpents), près de 4 000 oiseaux, parmi lesquels des pélicans, des autruches, des perroquets et des hiboux, plusieurs tonnes de bois, 48 primates vivants, 14 grands félins (tigre, lion, léopard et jaguar) et les carcasses de sept ours, dont deux ours polaires

109 pays

582

23 primates vivants, 30 félins et d'importantes quantités de parties animales, 1 300 kg d'écaillés de pangolins, 440 défenses d'éléphant et 545 kg d'ivoire, 5 cornes de rhinocéros, plus de 4 300 oiseaux, un peu moins de 1 500 reptiles vivants et près de 10 000 tortues terrestres et d'eau vivantes, près de 7 700 parties d'espèces sauvages (dont plus de 30 kg de viande de gibier), 2 550 mètres cubes de bois (soit l'équivalent de 74 remorques de camion), plus de 2 600 plantes, près de 10 000 spécimens d'espèces sauvages marines comme des coraux, des hippocampes, des dauphins et des requins

22 pays

200 suspects identifiés

4 400 saisies, dont 20 crocodiles and alligators, 2 700 tortues terrestres et d'eau, 1 500 serpents, lézards et geckos, 6 boa des sables du Kenya trouvé dans des marchandises transportées par voie aérienne aux Etats-Unis, deux pythons en Australie occidentale, des boas, tortues d'eau, tortues terrestres et geckos saisis dans une animalerie et une résidence privée en Israël, 150 produits dérivés de reptiles, dont des sacs à main, porte-monnaie, bracelets de montre, produits médicaux et spécimens destinés à la taxidermie ont été confisqués. Des perroquets vivants, des chouettes, des faucons, des cygnes ainsi que de l'ivoire d'éléphant et de la viande de brousse ont également été saisis durant l'opération.

ANNEXE 4 : VOLUMES DE MARCHANDISES ET NOMBRE DE PASSAGERS TRAITÉS PAR LES PRINCIPAUX PORTS ET AÉROPORTS FRANÇAIS EN 2017 (TABLEAU 16)

Sources : Pour l'aérien : Direction générale de l'aviation civile, Bulletin statistique annuel – Trafic aérien commercial 2017, avril 2018, p. 15 et s. ; Pour le maritime : CGDD, Les comptes des transports 2017, août 2018, p. 150 et Magazine L'Antenne, Trafic 2017 des ports français millionnaires en tonnes, 2018.

PRINCIPAUX PORTS ET AÉROPORTS DE FRANCE MÉTROPOLITAINE ET DES TRAFIC PASSAGERS & MARCHANDISES (2017)		
AÉROPORTS 1M+ PASSAGERS	PASSAGERS	FRET & POSTE (TONNES)
Paris CDG	69 462 234	2 163 532
Paris Orly	32 041 718	98 518
Nice-Côte d'Azur	13 303 927	15 993
Lyon-Saint-Exupéry	10 272 981	54 794
Toulouse-Blagnac	9 286 661	72 327
Marseille-Provence	9 000 326	57 659
Bâle-Mulhouse	7 874 717	64 066
Bordeaux-Mérignac	6 207 238	13 057
Nantes Atlantique	5 482 735	10 520
Beauvais-Tillé	3 646 900	1
Montpellier-Méditerranée	1 848 616	6 913
Lille-Lesquin	1 908 089	109
Ajaccio-Napoléon-Bonaparte	1 569 564	6 540
Bastia-Poretta	1 398 989	8 067
Biarritz-Pays-Basque	1 190 636	0
Strasbourg-Entzheim	1 187 049	32
Brest-Bretagne	1 041 735	607

PRINCIPAUX AÉROPORTS D'OUTRE-MER

AÉROPORTS	PASSAGERS	MARCHANDISES (TONNES)
La Réunion-Roland Garros	2 293 837	31 474
Pointe-à-Pitre-Le Raizet	2 351 062	14 973
Martinique-Aimé-Césaire	1 929 320	12 512
Tahiti Faa'a	1 297 662	11 943
Nouméa La Tontouta	529 219	5 322
Cayenne-Félix Eboué	509 491	3 147
Nouméa Magenta	428 684	1 684

PRINCIPAUX PORTS FRANÇAIS

GPM + CALAIS	PASSAGERS	MARCHANDISES (TONNES)	DONT VRAC LIQUIDE (TONNES)
Marseille	2,7 millions (dont 1,2 en lignes régulières)	80 361 052	46 327 722
Le Havre		72 041 844	40 053 493
Calais		50 551 267	0
Dunkerque		50 197 972	5 053 811
Nantes-Saint-Nazaire	Total principaux ports français métropolitains : 26,5 millions	29 870 018	20 047 204
Rouen		20 060 433	9 830 227
La Rochelle		8 559 146	2 801 435
Bordeaux		7 265 926	4 793 886

POUR LUTTER CONTRE LE COMMERCE ILLÉGAL D'ESPÈCES SAUVAGES, NOUS DEVONS UNIR NOS FORCES



Notre raison d'être

Arrêter la dégradation de l'environnement dans le monde et construire un avenir où les êtres humains pourront vivre en harmonie avec la nature.

ensemble, nous sommes la solution. www.wwf.fr

© 2020

Papier 100% recyclé

© 1986 Panda symbol WWF – World Wide Fund for Nature (Formerly World Wildlife Fund)

® “WWF” est une marque déposée.

WWF – France. 35-37 rue Baudin - 93310 Le Pré-Saint-Gervais.