

## Réforme des pensions alimentaires : 230 000 familles bénéficiaires

Le paiement des pensions alimentaires est souvent une source de conflits entre parents divorcés. Pour limiter les impayés - une situation qui touche 350 000 parents séparés, à 85 % des mères -, le gouvernement a mis en place un « service public des pensions alimentaires », qui permet aux Caisses d'allocations familiales (CAF) ou de Mutualité sociale agricole (MSA) de jouer les intermédiaires entre conjoints séparés.

Ce sont ces organismes qui perçoivent la pension et la versent à l'ex-conjoint. En cas d'impayé, ils se chargent du recouvrement et, en attendant, versent au bénéficiaire une allocation de soutien familial (ASF) de 116 euros par enfant. Ce dispositif permet aussi de ne pas donner à l'ex-conjoint ses coordonnées, un élément capital en cas de harcèlement.

« C'est une réforme qui n'a pas de défaut. Le seul défaut qu'elle

aurait, c'est si les Françaises et les Français ne savaient pas qu'elle existe », s'est félicité Olivier Véran lors d'un déplacement lundi avec Éric Dupond-Moretti à la CAF de Lyon Part-Dieu.

Sur 900 000 pensions alimentaires en France, 300 000 sont mal versées, selon Olivier Véran, qui a annoncé un objectif « ambitieux » de 230 000 familles bénéficiaires d'ici à fin 2022. « À date, nous sommes à plus de 18 000 dossiers déjà déposés », a-t-il ajouté.

Le système a démarré en octobre dernier, mais depuis le 1<sup>er</sup> janvier il est élargi à tous les parents qui le demandent, y compris ceux qui n'ont pas encore connu d'impayés.

Après 42 millions d'euros en 2020, le coût de ce dispositif inspiré du Québec est estimé à 85 millions en 2021 puis 122 millions par an à partir de 2022. Quelque 450 agents supplémentaires doivent être recrutés dans les CAF. **M.-C. R.**

Le Figaro  
2312

## DOUANES

**Plus de 5,6 millions de copies ont été découvertes en 2020, selon la Direction des douanes.**

**Bercy lance un nouveau plan d'action pour lutter contre ce délit.**

Isabelle Couet  
@icouet

La crise n'a pas mis les douaniers au chômage. Si les restrictions imposées par l'épidémie de Covid-19 ont fait plonger la fréquentation de Roissy-Charles-de-Gaulle de 70 % l'an dernier, les marchandises, elles, ont continué d'affluer. La chasse aux contrefaçons n'a dès lors pas faibli. Résultat : plus de 2 millions de produits contrefaisants ont été saisis dans le principal aéroport de France. Le bilan de l'année 2020 que la Direction des douanes a publié lundi fait état d'une hausse de 20 % des saisies dans tout l'Hexagone. Au total, 5,64 millions de copies sont tombées entre les mains des agents des Douanes. Le rapport souligne que 62 % des constatations ont été faites dans les bureaux de fret express et postal, dont une large part à Roissy.

Dans le « hit-parade » des contrefaçons, les vêtements, chaussures et accessoires arrivent en tête (environ 800.000 saisies), devant les jeux et jouets (473.000), les équipements électroniques (172.000) et les médicaments (120.000).

### Faux comprimés de Viagra

En janvier 2020, la brigade de Nogent-sur-Marné a notamment réalisé une prise exceptionnelle en interceptant un camion arrivant du port d'Anvers et contenant pas moins de 70.000 paires de chaussures imitant des modèles Dior, Reebok, Adidas et Palladium. Parmi les autres trouvailles marquantes de l'année, figurent de fausses cartes Pokémon, des copies de timbres de la Poste, des coques de téléphones d'imitation Samsung et Apple ou encore de faux comprimés de Viagra. La crise sanitaire a étouffé l'offre. « Certains dispositifs médicaux et médicaments ont été particulièrement ciblés par les contrefacteurs », indique la Direction des douanes, qui souligne que des copies de masques de protection respiratoire chirurgicaux, FFP2 ou FFP3 ont été relevées dans plusieurs pays européens.

En France, 272.000 masques de protection contrefaits ont été saisis. « La fraude majeure sur ce type de produit a été relevée sur le fondement de la non-conformité aux normes en vigueur », explique la Direction des douanes. Des fabricants de textile ont aussi saisi l'opportunité de la crise sanitaire : des masques en

tissu arborant de faux logos de grandes marques ont circulé, notamment via Internet.

Face à l'importance prise par les délits de contrefaçon (qui peuvent être sanctionnés d'une amende et d'une peine d'emprisonnement), les douanes et le ministère de l'Économie ont annoncé, lundi, le lancement d'un nouveau plan d'action. Olivier Dussopt, le ministre délégué aux Comptes publics s'est rendu à Roissy pour le présenter. L'enjeu est de « préserver la capacité des entreprises à créer des emplois et à innover », et de « combattre les grands trafics qui menacent la santé et la sécurité des consommateurs ».

### Organisations du Darknet

Objectif ? Faire évoluer les moyens techniques de la douane pour qu'elle s'adapte à la spectaculaire montée en puissance du commerce en ligne dans le trafic d'articles de copie. L'une des priorités consiste à étendre le réseau des cyber douaniers, ces experts capables d'infiltrer et de démanteler les organisations clandestines intervenant sur le Darknet. L'an dernier, les équipes « cyber » ont pu mener trois « coups d'achats » jusqu'à leur terme. Ces opérations, qui nécessitent l'accord du Parquet, permettent à des agents de se faire passer pour des acheteurs afin de remonter jusqu'aux fournisseurs. Dans la même veine, Bercy entend redynamiser la collecte du renseignement et le contrôle des envois postaux et du fret express. Par ailleurs, alors qu'une décennie s'est écoulée depuis le retentissant feuilletton judiciaire opposant eBay et LVMH (propriétaire des « Échos »), l'objectif d'une meilleure coopération des places de marché en ligne et des réseaux sociaux reste entier.

**Parmi les trouvailles marquantes de l'année, figurent de fausses cartes Pokémon, des copies de timbres de la Poste et des coques de téléphones d'imitation Samsung et Apple.**

Si la lutte contre la contrefaçon trouve désormais un écho au niveau européen, avec le « Digital Act Services », qui doit imposer des obligations de transparence et de traçabilité des vendeurs aux plateformes en ligne, et avec le plan d'action de l'Union européenne en faveur de la propriété intellectuelle, certains jugent qu'il faut aller plus loin. L'Union des fabricants (Unifab), qui représente plus de 200 entreprises et fédérations professionnelles touchées par la contrefaçon, exhorte la Commission européenne à durcir le ton face aux acteurs du numérique. ■

## Des sanctions fiscales et pénales

Les sanctions fiscales douanières se cumulent avec les sanctions pénales de droit commun susceptibles d'être infligées à l'auteur de la contrefaçon, soit la confiscation des marchandises de fraude et des biens et avoirs qui en résultent ainsi qu'une amende comprise entre une et deux fois la valeur de l'objet. Il risque jusqu'à trois ans de prison. Pour des faits commis en bande organisée, l'amende peut aller jusqu'à dix fois la valeur et la peine de prison peut monter à dix ans.

# Le plan de Bercy pour combattre les contrefaçons

Les Échos  
2312

# Le forfait mobilités durables fait du surplace

Créée pour inciter les entreprises à financer les déplacements domicile-travail de leurs salariés en transports non polluants, la mesure est peu utilisée.

PAR VINCENT VÉRIER

**LANCÉ** en toute discrétion en mai, en plein premier confinement, le forfait mobilités durables (FMD) peine à trouver sa vitesse de croisière. Instauré par la Loi d'orientation des mobilités (LOM), votée fin 2019, il incite les employeurs à prendre en charge financièrement les déplacements domicile-travail de leurs salariés qui sont effectués en « mobilité douce ».

Si un employé décide de se déplacer à vélo, à trottinette, électrique ou mécanique, personnel ou partagé, ou encore en covoiturage ou à scooter électrique, la prise en charge annuelle de ces déplacements par l'employeur est défiscalisée jusqu'à 500 €. Un forfait qui peut être cumulé avec l'abonnement de transport public dont l'employeur assure déjà 50 % du prix.

Seul hic, l'avantage fiscal ne s'applique que sur un montant d'aide maximale de 500 €. Par exemple, en Ile-de-France, l'abonnement annuel à l'ensemble des transports publics



Si un employé décide de se déplacer à vélo, à trottinette ou encore en covoiturage ou à scooter électrique, la prise en charge annuelle de ces déplacements par l'employeur est défiscalisée jusqu'à 500 €.

est de 827,20 €. Soit une prise en charge obligatoire de l'employeur de 413,60 € par an et par salarié. « Finalement, il ne reste que 86,40 € pour un forfait mobilités durables, regrette une source qui connaît bien ce dossier. C'est peu. D'autant que les quelques entreprises qui ont commencé à le proposer ne veulent pas le cumuler avec l'abonnement transport. Par souci d'économies, c'est l'un ou l'autre. Ce n'est pas comme ça que les salariés vont abandonner leur voiture. »

L'Etat a déjà fait un geste en augmentant le montant du forfait. De 400 € en 2020, il est passé à 500 € cette année.

Encore insuffisant pour de nombreux parlementaires, dont Matthieu Orphelin. D'ici à la semaine prochaine, le député de Maine-et-Loire, ex-LREM qui a rejoint Libertés et Territoires, va proposer une série d'amendements dans le cadre de la proposition de loi Climat, dont la discussion va débiter en mars à l'Assemblée nationale.

## Des élus veulent l'imposer aux entreprises

Et notamment la suppression du plafond de défiscalisation de 500 €, pour favoriser l'intermodalité et inciter à cumu-

ler forfait mobilités durables et abonnement transport public. Dans un autre amendement, il souhaite même que ce forfait mobilités durables, aujourd'hui facultatif, soit obligatoirement proposé dans toutes les entreprises. « Un peu de courage politique, exhorte-t-il. Si on le généralise, ce sont l'équivalent de presque 4 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> qui sont évitées en 2030. Même pour le Medef, c'est rentable. Quand on vient travailler à vélo, on est moins stressé, on fait moins d'arrêts maladie et on augmente sa productivité de 9 %. C'est une mesure hyper-simple à mettre en place. »

Encore faut-il que l'exécutif y adhère. « Le gouvernement considère ne pas avoir assez de recul pour décider de rendre le dispositif obligatoire », tranche le ministère des Transports. Un baromètre chargé de faire un état des lieux du dispositif vient donc d'être lancé. Ses conclusions seront connues au printemps.

En attendant, difficile de dénicher une entreprise, notamment parmi les plus grandes, qui a mis en place ce forfait. Si Carrefour prépare une expérimentation, chez Orange des discussions sont en cours avec les partenaires sociaux pour en définir les modalités. Et du côté des petites et moyennes structures, la CPME, le syndicat des petits patrons, indique être « en phase de sensibilisation ». Il faut dire que le contexte économique n'est pas favorable. « Il y a d'autres priorités », balaie le patron d'une entreprise de conseil.

Pourtant, pour accompagner les entreprises, des start-up spécialisées dans la mobilité des salariés ont fait leur apparition. Comme la belge Skipr : « Nous proposons des solutions qui ressemblent aux châteaux-restaurants », décrit Jan de Lobkowicz, directeur du développement France. L'entreprise nous dit quel type de mobilité elle veut pour ses salariés. Et nous organisons cette mobilité en leur créant un compte avec lequel ils peuvent payer ces modes de transport. »

LE PARISIEN



**Il ne reste que 86,40 € par an pour un forfait mobilités durables. C'est peu.**

UNE SOURCE PROCHE DU DOSSIER

Le Parisien  
2312

## Le débat monte autour des règles budgétaires européennes

**C'EST L'UN DES GRANDS DÉBATS** à l'agenda européen des prochains mois : faudra-t-il réviser les règles budgétaires communes, pour le moment suspendues en raison de la pandémie ? Si une partie des pays nordiques estiment qu'il convient de les réintroduire dès que possible, un large panel d'économistes, notamment en France ou à Bruxelles, jugent indispensable de les modifier et multiplient les propositions.

Car, voilà : issues des critères de Maastricht de 1992 limitant déficit et dette publics à respectivement 3 % et 60 % du produit intérieur brut (PIB), ces règles ont été complexifiées au fil des ans par une série de traités, au point que beaucoup de citoyens – et même de dirigeants – ne comprennent plus vraiment comment elles fonctionnent. En outre, elles ne correspondent plus à la réalité économique d'aujourd'hui : faible croissance, inflation atone et endettement élevé des Etats. Réintroduire ces critères trop vite pourrait surtout se traduire par des politiques d'austérité brisant la reprise, une erreur désastreuse déjà commise par la zone euro en 2011.

Dans un document publié, lundi 22 février, par le Peterson Institute, un think

tank de Washington, trois économistes influents formulent une proposition radicale : remplacer ces règles par des standards budgétaires, plus souples. « *Si la conception des règles budgétaires peut être améliorée, le problème est le concept même de règles budgétaires invariables selon les pays et les époques. Aucune ne peut vraiment être adaptée à la diversité des situations, dont beaucoup sont impossibles à prévoir* », écrit Olivier Blanchard, ancien économiste en chef du Fonds monétaire international (FMI); Alvaro Leandro, membre de la recherche de CaixaBank, et Jeromin Zettelmeyer, ancien économiste en chef du ministère allemand de l'économie, aujourd'hui au FMI.

### Des « prescriptions qualitatives »

Surtout, elles ne permettent pas d'évaluer la soutenabilité des dettes publiques, une notion complexe et très variable d'un pays à l'autre, car dépendant de la croissance future, de l'évolution des taux d'intérêt ou de la qualité des institutions. D'où l'idée de les remplacer par des standards, c'est-à-dire des « *prescriptions qualitatives* » laissant une marge d'appréciation. « *Ne roulez pas à plus de 90 km/h* » est une règle pure, « ne

*roulez pas à une vitesse excessive* » est un standard pur. *Quelle vitesse est considérée comme excessive dépendra de la situation, basée sur l'évaluation, les normes sociales, les précédents juridiques* », détaillent les auteurs, pour illustrer leurs propos.

En pratique, la Commission européenne et les instituts budgétaires indépendants tels que le Haut Conseil des finances publiques en France seraient chargés de surveiller la soutenabilité de la dette et de proposer des mesures si celle-ci est menacée. En cas de désaccord entre un Etat membre et l'entité chargée de la surveillance, une institution judiciaire, comme une chambre spécifique au sein de la Cour de justice de l'UE, pourrait trancher.

Dans une lettre ouverte publiée le 17 février, 150 organisations et personnalités, dont l'ex-ministre de l'environnement Nicolas Hulot ou le milliardaire philanthrope George Soros, appellent également à revoir le cadre budgétaire européen. Notamment en le rendant compatible avec les objectifs de plein-emploi et de transition écologique, mais aussi en instaurant un budget commun ambitieux et permanent. ■

M. C.

Le Monde  
2312