



COMMISSIONNAIRE EN DOUANE : PLUSIEURS MILLIERS D'EMPLOIS A RECONVERTIR

Danielle LEMARQUIS

L'achèvement du marché unique européen va se concrétiser à partir du 1er janvier 1993 par la suppression des opérations de dédouanement des marchandises au passage des frontières internes des pays de la communauté européenne. Ces mesures touchent en premier lieu les entreprises de transport ayant actuellement une activité de commissionnaire en douane pour des opérations intra-communautaires ainsi que le personnel qualifié pour ces opérations.

Au niveau européen, plus de 60000 emplois seraient concernés.

En France, environ 1200 entreprises ont un numéro d'agrément en douane leur permettant d'effectuer les formalités, contrôles et interdictions liés à la réglementation douanière et au suivi des mouvements de capitaux. Environ 15000 emplois seraient touchés par la suppression des formalités douanières intra-communautaires dont 5000 déclarants en douane (les 10000 autres étant essentiellement des postes administratifs connexes).

Une profession très réglementée

La profession de commissionnaire en douane est réglementée en France depuis 1935-1936. Un arrêté entré en vigueur le 1er janvier 1987* harmonise définitivement la réglementation française avec celle de la CEE :

"sont considérés comme commissionnaires en douane toutes personnes physiques, sociétés ou groupements d'intérêts économiques faisant profession d'accomplir pour autrui les formalités de douane concernant la déclaration en détail des marchandises, que cette profession soit exercée à titre principal ou qu'elle constitue le complément normal de l'activité principale" (Lamy transport 1992).

L'exercice de l'activité de commissionnaire en douane est subordonné à l'obtention d'un agrément délivré par le ministère de l'économie et des finances. L'agrément est accordé pour une durée indéterminée par décision ministérielle pour le ou les bureaux de douane demandés.

La douane a, entre autres, pour mission d'établir les statistiques du commerce extérieur de la France, de percevoir à l'importation et permettre l'exonération à l'exportation, de la TVA et autres droits et taxes. Actuellement, la perception de la TVA à l'importation, le flux physique des marchandises et la déclaration statistique des produits dans la nomenclature douanière sont simultanés.

L'ensemble des opérations s'effectue au moment du dédouanement par le commissionnaire en douane au point de passage de la frontière. Il fait des avances financières très lourdes à l'importation comprenant en particulier la TVA, les droits et taxes de douane exigibles, d'autres droits spécifiques à certaines marchandises. Le donneur d'ordre du commissionnaire en douane a alors à sa charge (entre autres) le paiement de la rémunération du commissionnaire (commission en douane), le remboursement des avances et frais que celui-ci a fait pour l'exécution du mandat.

CEE - DOUANE

La TVA liée à l'acquisition des biens intra-communautaires remet en cause l'activité de commissionnaire en douane

A partir de 1993 (jusqu'en 1997), le fait générateur de la TVA sur les échanges de marchandises intra-communautaires n'est plus l'importation mais l'acquisition-livraison des biens dans le pays de destination (modification de la 6ème directive TVA). Le lieu de taxation et le taux d'imposition sont ceux en vigueur dans l'Etat membre destinataire et la TVA est versée par l'acquéreur. Le contrôle de la TVA s'effectuera par échange d'informations entre administrations. L'exportateur (expéditeur) devra fournir une déclaration récapitulative trimestrielle par assujéti identifié à la TVA, exprimée en valeur des marchandises expédiées. L'importateur devra faire une déclaration globale du montant de la taxe au titre de ses importations intra-communautaires. La périodicité sera différente selon les pays (en France : rythme mensuel), et le document plus ou moins détaillé selon la taille des entreprises. On peut être inquiet aujourd'hui au vu de l'avancement de la mise en place pratique du processus des risques de perte d'information statistique.

La France, l'Italie et l'Espagne sont les plus touchés

Afin d'évaluer les conséquences économiques et sociales de la suppression des opérations douanières intra-communautaires, la commission des communautés européennes a demandé aux 12 pays membres de présenter une étude comportant d'une part les résultats d'une enquête auprès d'un échantillon représentatif d'entreprises et d'autre part une réflexion sur les propositions de mesures sociales. Globalement, selon les estimations réalisées, le chiffre d'affaires des entreprises au titre des opérations douanières s'élève à 5694 millions d'écus et les suppressions d'emplois seraient de plus de 60000.

La France, l'Italie et l'Espagne sont les pays de la communauté les plus touchés. Ces trois pays regroupent plus de 50% des pertes d'emploi et de la baisse du chiffre d'affaires de la communauté.

Tableau : ventilation par pays du chiffre d'affaires et des pertes emplois du fait de l'arrêt des opérations douanières intra-communautaires

Etat membre	chiffre d'affaires annuel brut*		pertes d'emplois**	
	million d'écus	%	nombre	%
Belgique	784	13,8	4200	6,7
Danemark	115	2,0	1100	1,7
Allemagne	668	11,7	6300	10,0
Grèce	203	3,6	6400	10,1
Espagne	884	15,5	7400	11,7
France	1068	18,8	15200***	24,1
Irlande	49	0,9	1100	1,7
Italie	1028	18,1	9200	14,6
Luxembourg	45	0,8	300	0,5
Pays-Bas	124	2,2	2800	4,4
Portugal	433	7,6	5800	9,2
Royaume-uni	293	5,1	3300	5,2
ensemble CEE	5694	100,0	63100	100,0

Source : communication du 8 mai 1992 de la Commission des communautés européennes au Parlement européen et au Comité économique et social.

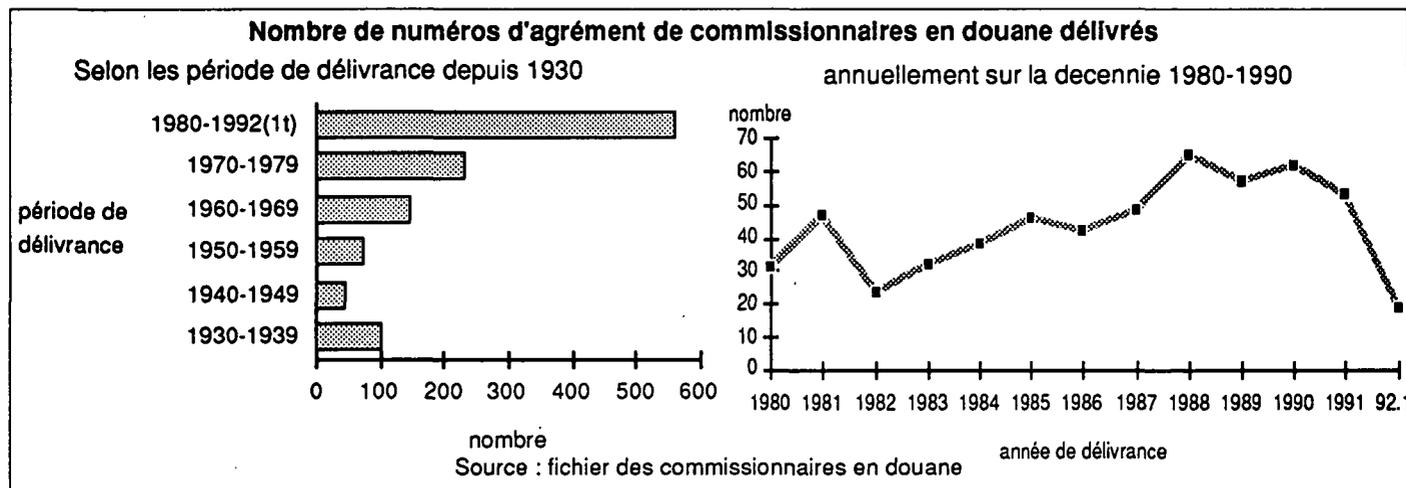
*Ces montants représentent des pertes directes hors activité indirecte ou pertes de patrimoine. L'écu vaut à ce jour un peu moins de 7 francs. **Ces emplois concernent les emplois dits directs (personnels réalisant les déclarations douanières et le dédouanement), indirects (administratif, périphérique), induits (activités connexes liées au transport). ***Selon l'étude française 5000 emplois supplémentaires seraient supprimés dans une deuxième vague.

La population des commissionnaires en douane est plutôt d'ancienneté élevée, de niveau de formation initiale assez faible, peu mobile avec un attachement local élevé. D'où l'importance du plan social financé par les Etats membres, les entreprises et la CEE, qui sera mis en oeuvre de septembre 1992 à août 1993. En France, cela devrait se traduire par des départs en pré-retraite, des congés de conversion importants associés à des indemnités spécifiques et une aide à la mobilité géographique.

L'accélération du trafic intra-communautaire a été un obstacle à l'arrêt progressif de l'activité

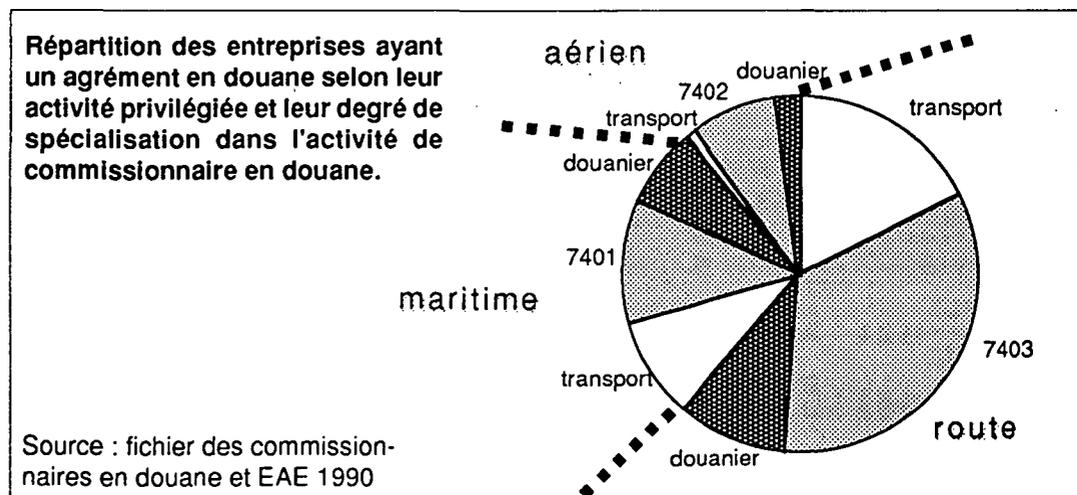
Les entreprises sont très diversement touchées selon que l'activité de commissionnaire en douane constitue pour elles une activité annexe ou principale, selon que cette activité est uniquement intra-communautaire ou touche d'autres zones géographiques. A part quelques grosses entreprises qui ont pu mettre en place un plan de reconversion, l'accélération du trafic intra-communautaire à la fin des années 80 (en moyenne annuelle : 1,6% de 1980 à 1985 et 3% de 1985 à 1990), renforce les difficultés de la plupart des entreprises. Le nombre important de numéros d'agrément en douane délivré sur la période 1987-1991 montre la progression de cette activité.

L'arrêt de l'activité n'ayant pu se faire de façon progressive, elle ne pourra être que brutale pour les entreprises opérant principalement en douane intra-communautaire.



Une grande majorité d'entreprises opère en trafic routier

Parmi les entreprises ayant un agrément en douane*, 61% sont classées dans une activité liée à la route, 28% à la mer et 11% à l'aérien. Au sein de chaque mode de transport, cette activité est soit faible ou secondaire pour une entreprise de "transport" ou d'auxiliaire spécialisé dans la collecte de fret (APE : 7401, 7402, 7403), soit très majoritaire (entreprises dites "douanières" toujours classées en auxiliaires). Les entreprises douanières représentent environ 20% de l'ensemble des entreprises possédant un numéro d'agrément (La FFOCT* en dénombre un peu moins de 200). Parmi elles, 52% opèrent pour la route, 37% pour le maritime et 11% dans l'aérien.



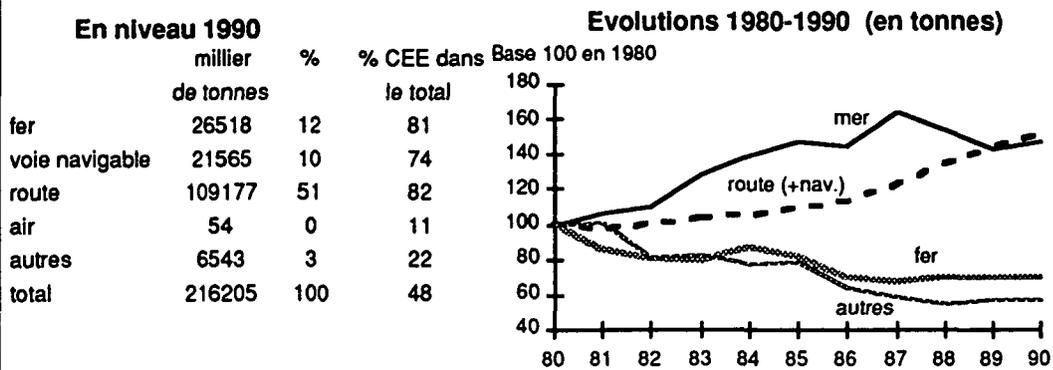
Les entreprises douanières sont essentiellement touchées lorsque leurs opérations concernent la CEE. Pour les caractériser, deux éléments fondamentaux sont ici mis en avant : les parts modales de trafic selon les types de transport de la France avec ses voisins et le lieu géographique des sièges sociaux.*

*Voir encadré page suivante.

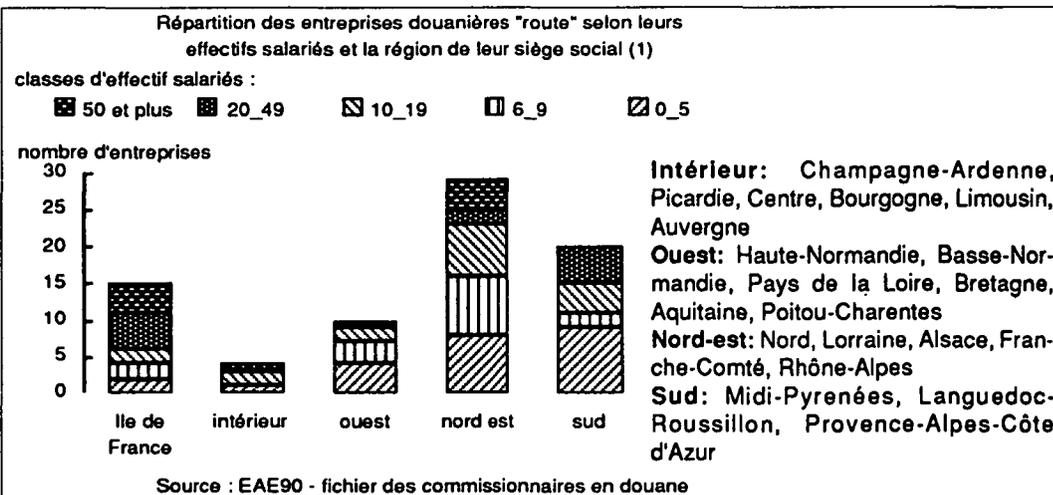
Un trafic communautaire routier dominant avec des opérations en douane effectuées d'abord par des petites entreprises situées aux zones frontalières

Le trafic par route est largement communautaire à la fois parce qu'il représente la moitié du trafic France CEE et parce que plus de 80% du trafic routier international concerne la CEE. De plus, ce mode a plus progressé que les autres, profitant du bon niveau du trafic communautaire et gagnant des parts de marché sur les autres modes. Le trafic par route est particulièrement important vers l'ensemble des pays de la communauté ayant des frontières terrestres.

Trafic de la France avec la CEE par modes - importations et exportations confondues
Source : SITRAM



Les entreprises douanières sont pour 63% dans les zones géographiques du Nord-Est et du Sud. Ce sont d'abord des petites entreprises : plus des 3/4 ont moins de 20 salariés et plus d'un tiers moins de 5 salariés. Ces entreprises pour lesquelles l'activité est a priori tournée vers le trafic CEE, sont celles pour qui la reconversion du personnel souvent d'ancienneté élevée dans le métier et peu mobile sera la moins aisée. La presse s'est déjà faite écho de certains sites "sinistrés" tels Modane, Hendaye (région est), le Boulou (région sud). L'importance relative (24%) de l'Ile-de-France et de l'intérieur peut s'expliquer d'une part par la possibilité d'une procédure de dédouanement à domicile pour les entreprises et d'autre part par la localisation de nombreux sièges sociaux en Ile-de-France.



(1) On ne peut pas comparer le niveau des effectifs salariés présentés au travers de ce graphique et l'estimation donnée en page 2. Les 15 000 emplois sont une estimation globale (ensemble des entreprises : route, aérien, maritime) tandis que la représentation de la page 4 porte sur les seules entreprises douanières route (150 entreprises).

Cette étude a été effectuée principalement à partir de données provenant de deux fichiers : celui des entreprises ayant l'agrément en douane ("fichier des commissionnaires en douane") obtenu auprès de la Fédération Française des Organisateurs Commissionnaires de Transport (FFOCT) et celui de l'Enquête Annuelle d'Entreprises (EAE) 1990, géré à l'OEST. Les entreprises douanières ont été repérées à partir de l'importance de l'activité déclarée en commissionnaire en douane ou transitaire et de celle de la sous-traitance dans le chiffre d'affaires total, données fournies par l'EAE. Le retrait des entreprises ayant un recours important à la sous-traitance exclut celles dont l'activité de transitaire est prédominante (celle-ci génère de la sous-traitance au contraire de l'activité de commissionnaire en douane). Ensuite, la localisation du siège social de l'entreprise (associé à la taille des entreprises) permet de cibler sur l'activité intra-communautaire. La comparaison avec le rapport effectué par la FFOCT et EUREQUIP pour répondre à la demande de l'audit européen à partir d'une enquête sur le terrain, montre une réelle convergence des résultats en ce qui concerne les entreprises "route". En revanche la situation géographique est inopérante pour se prononcer pour le maritime et l'aérien.