

La frontière est-elle soluble dans l'accélération des flux ?



Le nouveau code douanier de l'UE, vecteur de redéfinition des pratiques et de la construction politique des territoires.

Antoine BEYER – MRTE – Université Cergy-Pontoise
antoine.beyer@cergy-u.fr



Une recherche exploratoire

- ▶ Nouveau Code Douanier de l'Union (2016)
 - ▶ Impact sur les pratiques concurrentielles (économiques et douanières)
 - ▶ Evolution sur l'usage et partant sur la réalité du fait frontalier
-
- ▶ Apport sur la compréhension du fonctionnement et des enjeux de la frontière pour les marchandises
 - ▶ Les *Border studies*, plus centrés sur les individus – caractère de plus en plus technique et policier du contrôle
 - ▶ Quels rapprochements et quelles différences dans l'évolution de la gestion de ces flux.



La douane et le géographe. Quels enjeux territoriaux ?

Divers espaces

- Territoire douanier diff. Territoire politique
- Nombreuses *conventions* (statut applicable à un espace, à une marchandise)

Divers registres de contrôle

- Contrôle (sécurité et sûreté)
- Protection (tarifaire et non tarifaire)
- Revenus (taxes fiscales)
- Statistique (pilotage)

Quels modèles géographique ?

- Logiques réticulaires/circulatoires et aréolaires – économique et politique
- Contrôle effectif du territoire, définition d'un pan de la souveraineté politique



L'intervention

- ▶ Double perspective :
 - **Présentation factuelle** des procédures douanières et de ses évolutions.
 - **Interprétation conceptuelle** comme l'expression du pouvoir des Etats et de la construction de leurs intervention à la frontière
 - Cadre et acteurs portuaires privilégiés

Plan

- ▶ La gestion du passage de frontière pour le fret
- ▶ Le nouveau Code Douanier de l'Union (2016) et ses enjeux
- ▶ L'intégration différenciée par les CCS
- ▶ Quelles lectures géographiques dans l'interprétation des frontières ?



1. Quelques rappels sur les opérations de douane

► **Les éléments du dédouanement**

Encadrement

Déclaration en douane

Choix du lieu de passage

Choix du régime de la marchandise

Contrôle et acquittement des droits

Les autres fonctions

Contrôle sanitaire

Enjeu de sûreté

Répression des fraudes

Particuliers plus assujettis au droit de douane pour les échanges internes

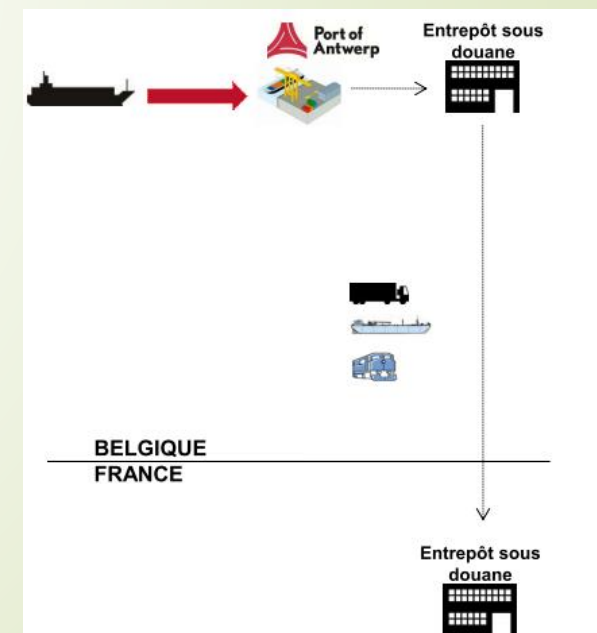
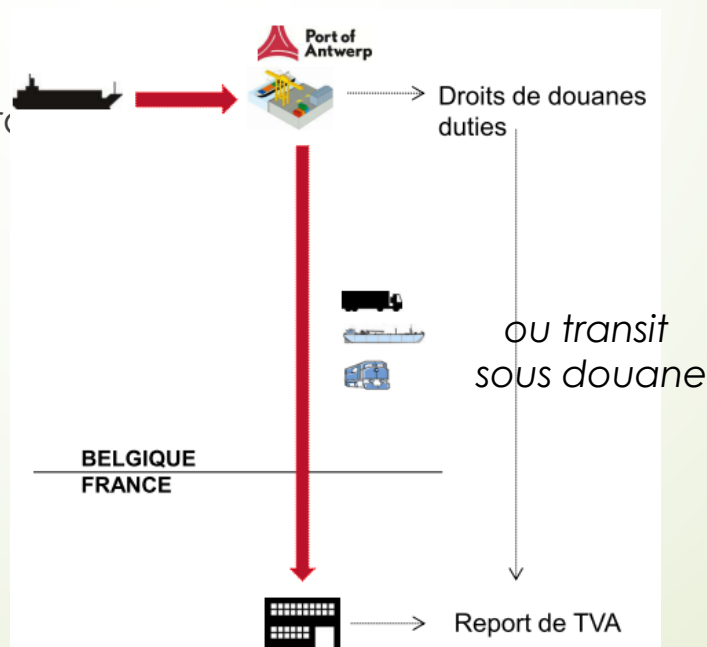
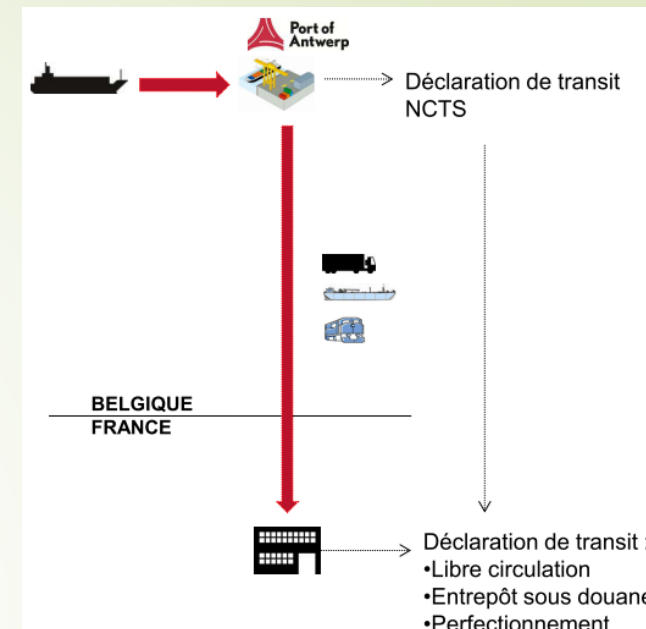
Entreprises déclaration pour échanges intracommunautaires au titre de la TVA

La diversité des combinaisons du franchissement douanier des frontières dans l'espace européen

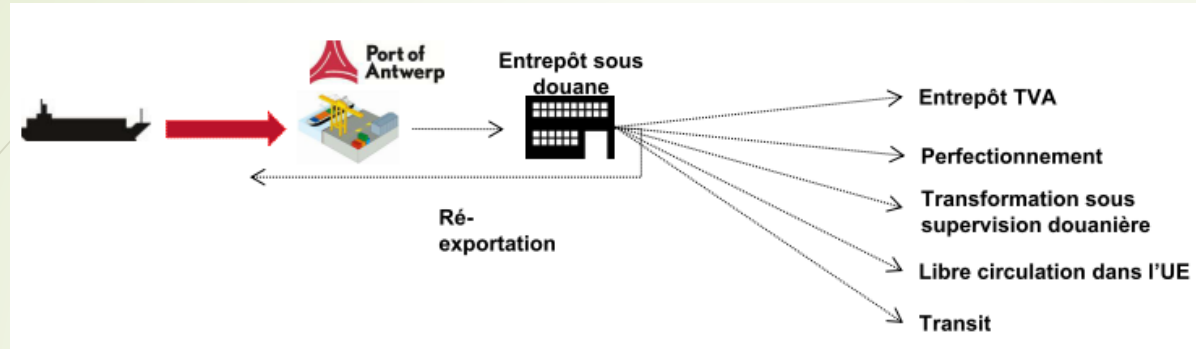
Depuis Anvers, plusieurs options, en fonction des besoins de la chaîne d'approvisionnement

➤ a) Procédure de transit du Port d'Anvers vers la France

➤ b) Libre circulation en Belgique suivie de la livraison en France



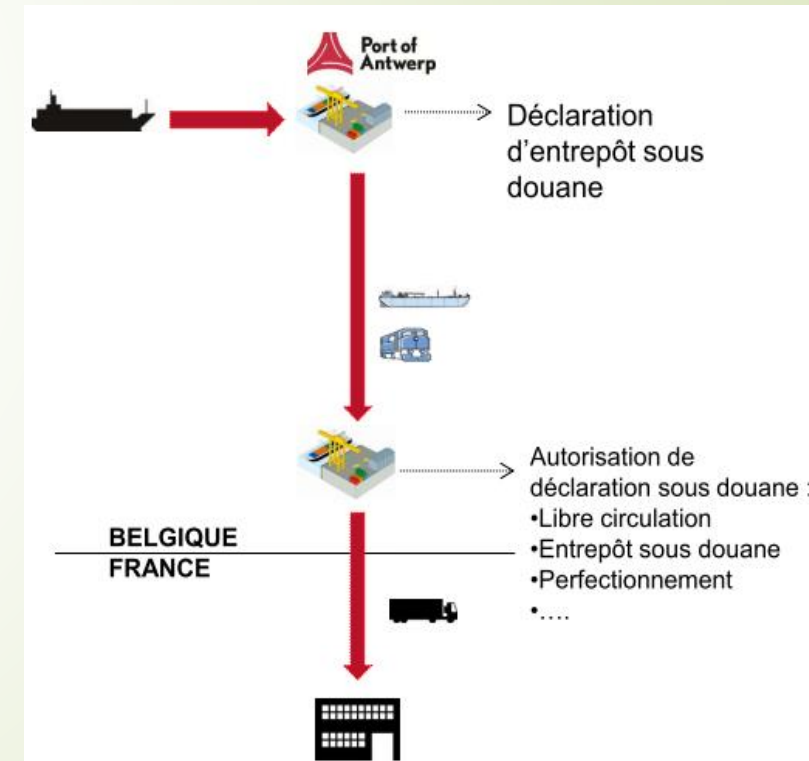
➤ c) **Stockage en entrepôt sous douane** pour distribution (EMEA) Europe Middle East & Africa



➤ d) **Extended gate** nationale ou transfrontalière

Les opérations peuvent être effectuées dans l'arrière-pays portuaire immédiat qui sont assimilés à la zone douanière

- Transformer A dans un autre produit B qui a un tarif douanier plus réduit
- Perfectionnement actif : fabriquer à partir de marchandises non communautaires: pas de taxe ou TVA (même si non résidente en Belgique !)
- Re-exportation



Les formalités douanières sont reportées sur l'arrière-pays = post-acheminement rapide, fiable et efficace

Mise en perspective

Repères chronologiques

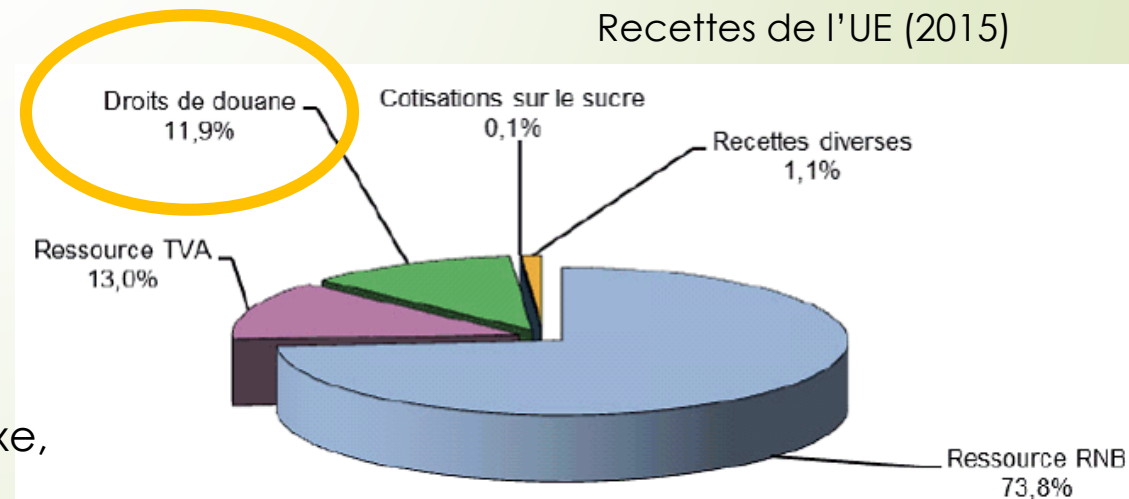
- 1968 : suppression des droits internes
- 1969 : adoption d'un tarif commun
- 1992 : Code des Douanes Communautaires (CDC)
- 2013 : Code des douanes de l'Union (CDU)

Repères financiers

- La communautarisation des procédures et des normes,
- Les droits prélevés alimentent le budget communautaire
- Transfert (non substantiel) de souveraineté
- Barrières non tarifaires

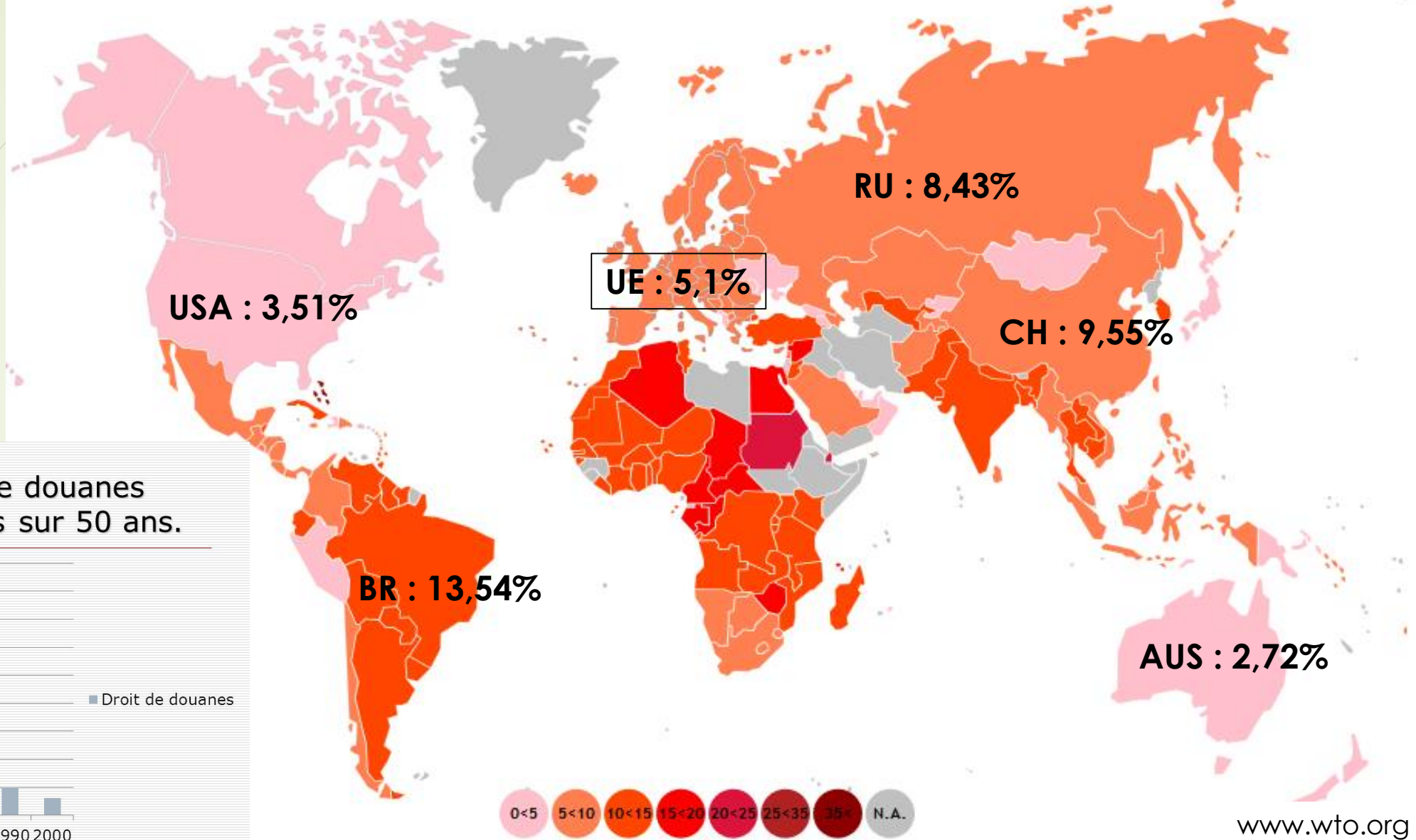
Baisse tendancielle du niveau des taxes douanière
Multiplication des accords douaniers

Nb. Les Etats perçoivent en retour un pourcentage fixe, soit 25% des sommes prélevées.

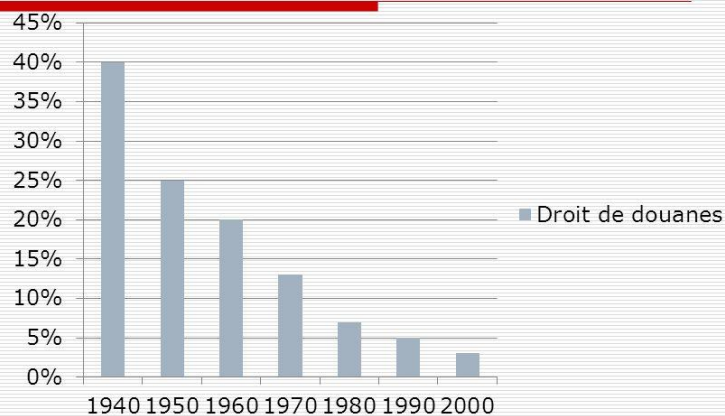


Que représentent les droits de douane ?

Montant moyen des droits de douane appliqués à l'échelle mondiale en 2014 (Source OMC)



Evolution des droits de douanes des pays industrialisés sur 50 ans.





Que pèse réellement la douane pour les chaînes logistiques ?



Coût



Fiabilité



Rapidité



Importance des coûts indirects / immobilisation

2. Le nouveau Code des Douanes de l'UE (2016)

Adaptation aux évolutions du commerce international

Evolution technologique de la numérisation des données

Intégration plus poussée de l'espace européen et contrôle fiscal plus étroits (fraude de 160 Md € TVA) – 16% des recettes – plus large que droits de douane)

- **Dématérialisation** totale à terme des opérations déclaratives et démarches administratives (initiée dès 2007)
- **Simplification** du suivi des régimes particuliers
- **Sécurisation** accrue de la chaîne logistique (OEA)
- **Ouverture** des services de la commission en douane à la concurrence : le nouveau statut européen de représentant en douane, ou *Customs representative* met aussi fin de l'obligation d'établissement sur le lieu de dédouanement.
- **Dédouanement centralisé** à l'échelle européenne (facilite la gestion du dédouanement pour les FMN).



Centralisation des données et réduction du temps de dédouanement

- ▶ **Dédouanement centralisé communautaire** : interconnexion des SI entre Etats-membres de l'UE (base communautaire TRACES – *Trade Control and Expert System* (harmonisation)).
- ▶ **France : Guichet unique national (GUN)** de dédouanement : simplification des relations douane/entreprises – automatisation - rationalisation du contrôle. (sanitaires/phytosanitaire/fiscaux/normes: 15 administrations)- logiciel pivot de la Douane (DELTAS) – visa électronique (plus de tampon).
 - Modernisation de l'administration
 - Meilleure surveillance
 - Simplification
- ▶ **Domiciliation unique** (en France, puis dans l'UE)

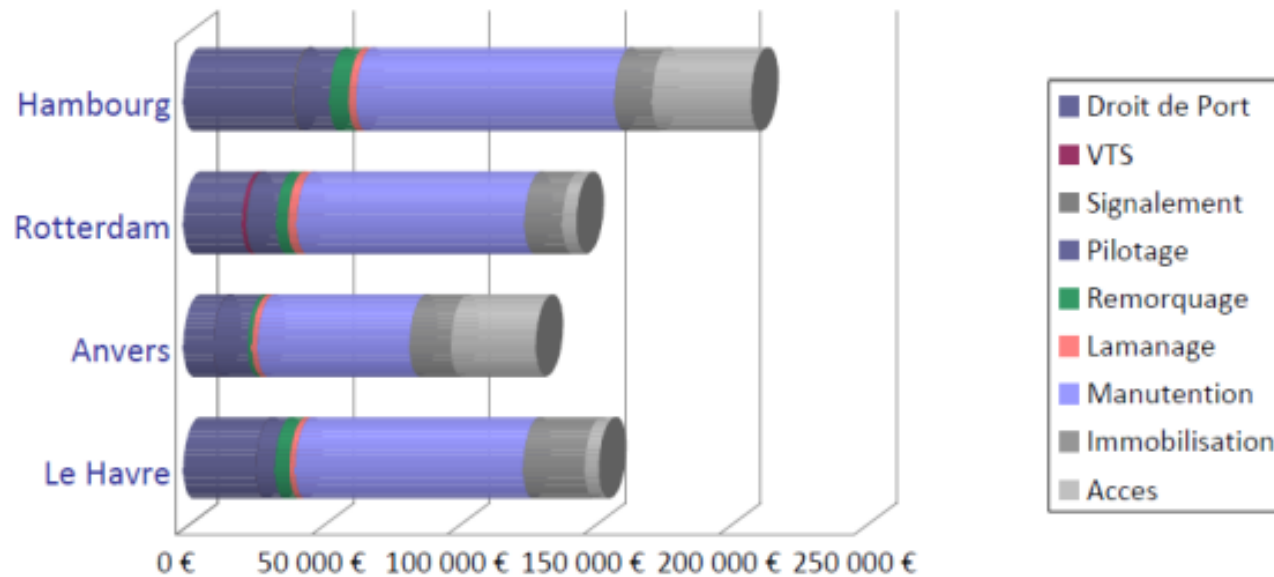
3. Taux de douane unique = indifférence de l'escala ? NON !

- Homogénéité des droits de douane au sein UE
- Mais diversité des combinaisons et des statuts pour la marchandise
- Importance du poids de la TVA et de son application (FR : 25 du mois suivant – autoliquidation dans 13 pays de l'UE.
- Importance d'autres facteurs économiques
 - Coûts portuaires / fiabilité / productivité
 - Périmètre d'activité du statut des dockers
 - Volumes manutentionnés
 - Hub et terminaux des grands armements
 - Importance du prescripteur des Incoterms
 - Offre de services et valeur ajoutée de l'entrepôt

➔ La douane, un des éléments à quel point secondaire ?

Comparaison des coûts de passage portuaire pour l'escale d'un porte-conteneurs de 6 400 EVP sur une ligne Europe - Extrême Orient en €

Coût de passage portuaire dans les principaux ports de la rangée Nord en 2006



Source : Rapport de la Cour des comptes 2006, « Les ports français face aux mutations du transport maritime »

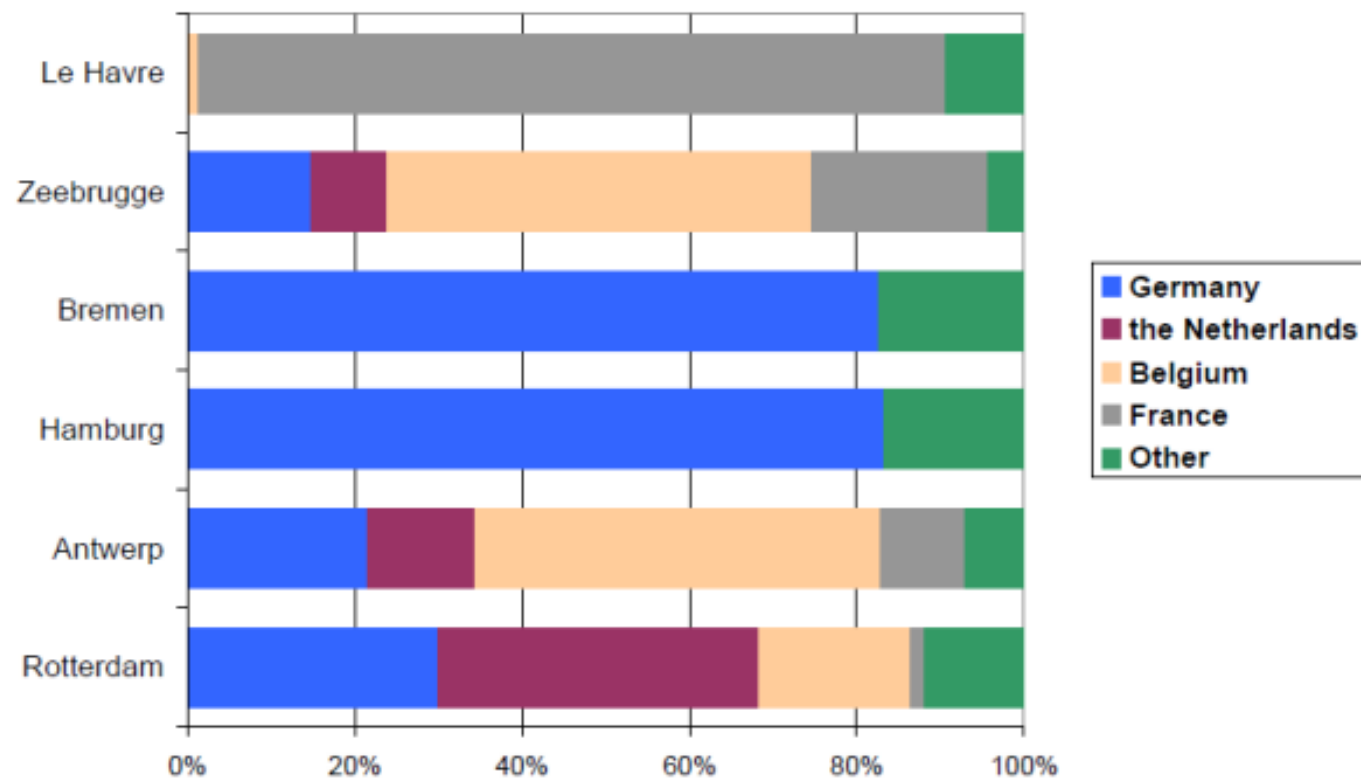
L'activité *Transport maritime* a été analysé par consultation des sites web des 10 premières compagnies maritimes régulières (source Alphaliner) et des 3 autorités portuaires.

DÉBARQUEMENT	Le Havre	Antwerp-Zeebrugge
COÛT - THC (en €)	183	166
MAERSK	194	177
MSC	180	160
CMA-CGM	180	170
EVERGREEN	180	160
COSCO	170	160
HAPAG LLOYD	185	172
APL	195	180
HANJIN	175	160
CHINA SHIPPING	175	150
MITSUI OSK	200	175
OFFRE - Nombre de manutentionnaires	6	9

Coût : THC - Frais de débarquement

- **Résultat** : Les frais de débarquement en Belgique sont historiquement inférieurs à ceux du Havre et identiques sur les deux ports belges.
- **Sourcing** : Sites web des compagnies maritimes
- **Fréquence** : Annuelle

Répartition des volumes de conteneurs transportés par voie terrestre par pays
(en tant que destination ou point de départ) :



Source : ITMMA 2009

4. Pratiques et compositions concurrentielles

- ▶ Entre régimes fiscaux
- ▶ Entre opérateurs économiques
- ▶ Entre administrations douanières
- ▶ Entre chaînes logistiques

La question importante de l'acquittement de la TVA

A cela s'ajoute, les délais différenciés de la répercussion de la TVA pour l'importateur sur les marchandises importées qui peuvent favoriser les choix d'itinéraires.

- ▶ **Revendication ancienne des chargeurs français**
- ▶ **Crainte du ministère des finances** (carrousel à la TVA)
- ▶ **Auto-liquidation de la TVA (2015)** : Principe : certaine appréhension de la part des autorités fiscales de peur de fraude à la TVA : accès très limitatif pour des acteurs qui ont déjà recours aux services portuaires français.
- ▶ Appréciation difficile :
 - Pour administration non-sujet : 60 mesures (1998) révisé en 2004
 - Pour les opérateurs trop restrictif :

5. L'importance des Cargo Community System dans l'économie portuaire

Définition (d'après le développeur d'AP+)

- ▶ Système d'information en temps réel coordonnant les diverses opérations portuaires
 - ▶ Issu d'une collaboration entre les acteurs professionnels des places portuaires il assure des versions parfaitement adaptées à tous types de pôles
 - ▶ Répond aux besoins de fluidité, de sécurité et de traçabilité de la marchandise pour les professionnels et les administrations (Douane, Grand Port Maritime, services vétérinaires et phytosanitaires).
-
- « **guichet unique** » pour les entreprises qui facilite leurs démarches auprès des autorités administratives ;
 - **application de type « workflow »** articulant transversalement les processus métiers ;
 - système qui **organise, pilote et sécurise** l'ensemble des processus de la supply chain
 - **intègre en temps réel** les prévisions, annonces, réalisations et contrôles du passage des marchandises tant à l'entrée qu'à la sortie. C'est un **véritable outil de tracking et de tracing** qui permet de suivre les flux physiques, administratifs et douaniers de la marchandise.

Quelle incidence sur le dédouanement ?

L'exemple d'Anvers APCS

Les marchandises peuvent être dédouanées avant le déchargement effectif du navire

⇒ Planification efficace du post-acheminement jusqu'à la destination finale

⇒ Gain de temps et d'argent

Dédouanement proactif



Au moins 48 heures avant l'arrivée:

- L'agent maritime informe les services douaniers des marchandises à décharger (manifeste de cargaison)
- L'agent maritime envoie l'avis d'arrivée au destinataire et notifie

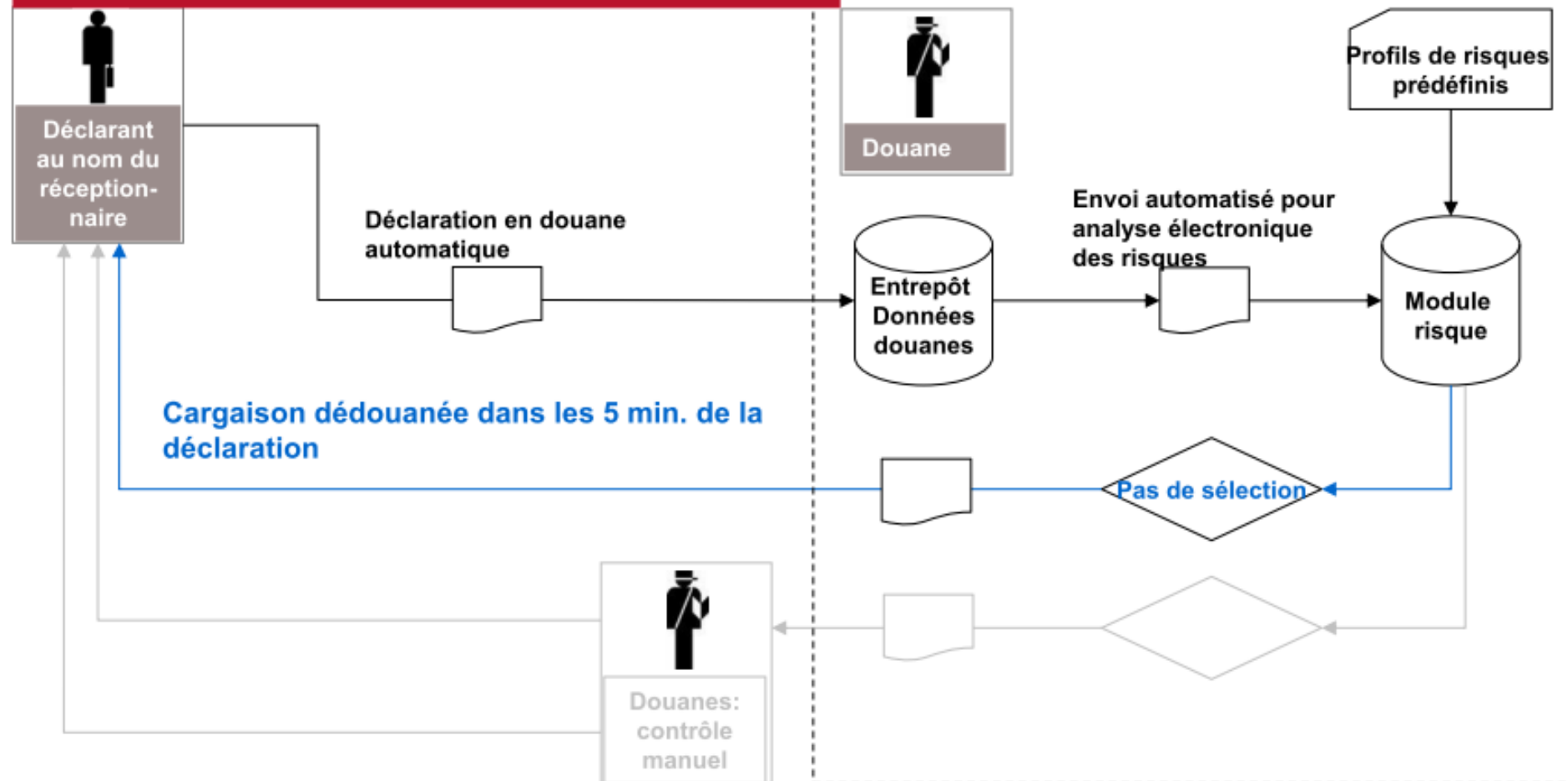
Env. 7 heures avant l'arrivée:

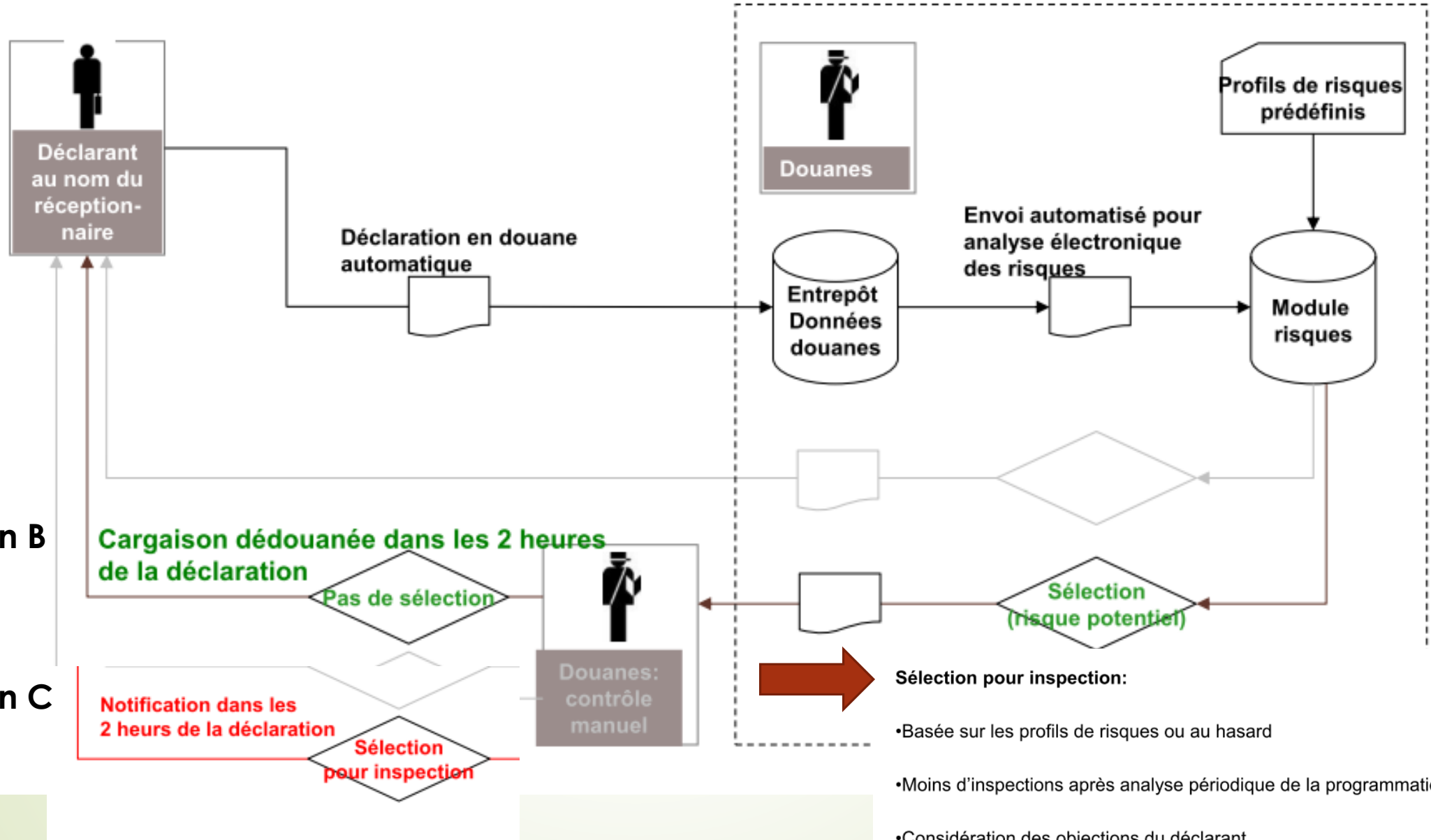
- Le manifeste de cargaison est ouvert pour levée
- Les marchandises peuvent être déclarées en douane par le réceptionnaire ou le prestataire de services



Traitement automatisé des déclarations en douane

87% des déclarations d'importation sont automatiquement communiquées dans les 5 minutes de la déclaration





Option B

Option C

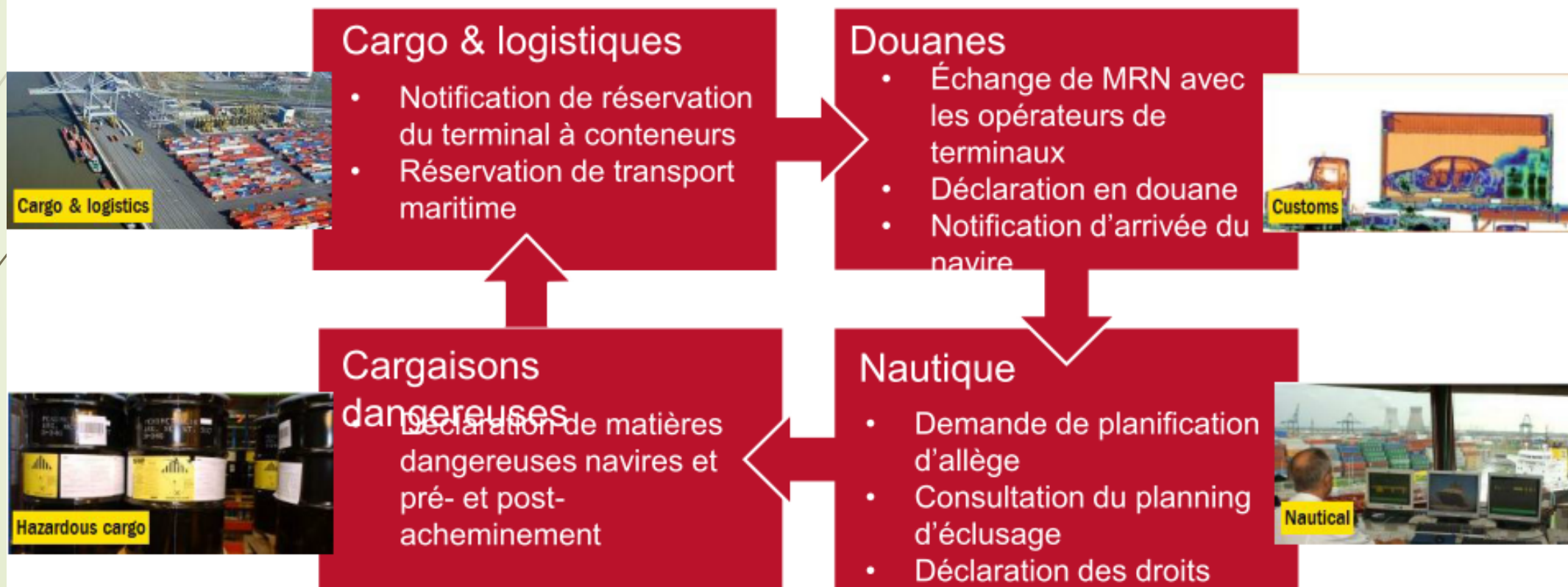
Cargaison dédouanée dans les 2 heures de la déclaration

Notification dans les 2 heures de la déclaration

Sélection pour inspection:

- Basée sur les profils de risques ou au hasard
- Moins d'inspections après analyse périodique de la programmation
- Considération des objections du déclarant
- Considération du feedback à partir d'inspections antérieures
- Considération de compagnies certifiées AEO (50% d'inspections en moins)

APCS offre des solutions ICT pour divers besoins des clients



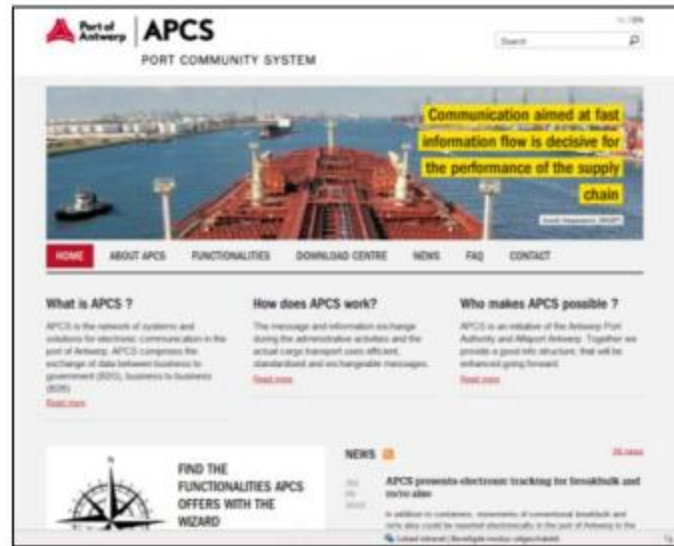
Business to business, business to government, government to government

Transparence

track & tracing

Convivialité

Approche de guichet unique
harmonisation &
standardisation des
échanges d'informations



Fiabilité

Meilleure planification de votre
transport

Réduction des coûts

élimination des erreurs et
des tâches redondantes

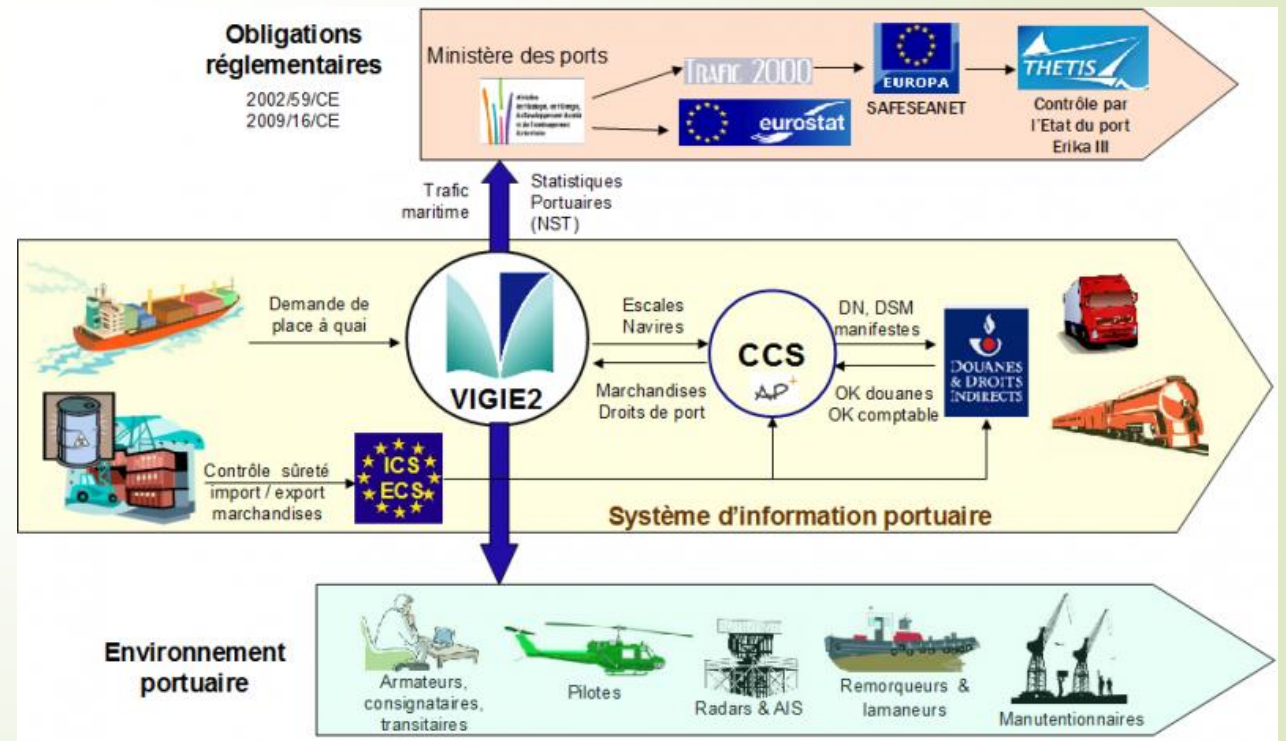
Étroite interaction de la communauté portuaire



Les douanes français, acteurs des CCS

- AP+ : Axe rhodanien – porté par PGMM
- Haropa vallée de la Seine
- Intercompatibilité même si deux développeur
- Compétence à exporter

Exemple de CCS de Bordeaux





Conclusions

1. Ce qui change et ce qui reste de la frontière douanière

- **Souveraineté** partagée Etats/Union : transfert des droits de douane mais perte progressive d'importance – contrôle effectif reste dans les mains des administrations nationales ;
- L'enjeu fiscal et levier reste la **TVA** qui est du ressort des Etats
- Importance des **traditions** administratives, des logiques bureaucratiques internes à chaque Etat, mais aussi sur des choix plus délibérés de positionnement stratégique entre des acteurs en concurrence. Concurrence entre systèmes.
- **Agilité** différenciée selon les Etats
- Malgré une unification apparente du système douanier, les différentiels se sont maintenus : « **diversité dans l'unité** », convergence ? **Concurrences fiscales.**

2. A-t-on à faire à de nouveaux schémas territoriaux ?

- Redéfinition géographique : si l'on considère la douane comme vecteur de territorialisation ;
- **Délocalisation** des formalités : déclarant en douane peuvent être localisés ailleurs – uniformisation des procédures, des documents couplée à leur informatisation rend cela possible ;
- **Crise d'un modèle aérotaire ancré**, emboîté, monopolistique (selon un schéma administratif) à un modèle réticulaire : transfert, coopération, mutualisation préférentiellement selon des axes.
- Pourtant renouveau des places portuaires et des relations qu'elles supposent.
- Un territoire multiscalaire ou a-scalaire ? Quelle place des déclarant dans ces systèmes.
- Basculement **des régimes de proximité** : de la proximité géographique à une proximité relationnelle.
- Desserrement géographique sous l'effet d'un nouveau cadre institutionnel qui redistribue le cadre territorial de référence, faisabilité technique
- **D'une dé-territorialisation à une re-territorialisation**