



Conférence de presse annuelle de la douane 2009 Thayngen, 5 février 2009

Entre accélération du trafic et exécution des tâches, la douane suisse est mise au défi

La douane suisse doit faire en sorte que l'économie d'importation et d'exportation perçoive le moins possible l'existence de la frontière suisse qui est quasiment la dernière frontière douanière de l'Europe occidentale et centrale. Nous sommes conscients que nous jouons un rôle important dans la compétitivité de la place économique nationale. L'économie suisse doit notamment pouvoir opérer sur le marché intérieur de l'UE en ayant le moins de désavantages possible par rapport à ses concurrents.

Les éléments suivants doivent contribuer à atteindre cet objectif:

- Diminution du trafic aux passages frontaliers grâce à la stratégie consistant à favoriser les dédouanements effectués loin de la frontière, si possible au domicile des transitaires / des importateurs.
- Possibilité de transmettre 24 heures sur 24 des déclarations électroniques et recevoir une réponse rapide.

La part élevée de dédouanements électroniques (importation 95 %, exportation 43 %, transit international 100 %) permet d'automatiser en grande partie la circulation des marchandises. Les contrôles matériels (vérifications) représentent moins de 1 % des dédouanements.

- Utilisation de moyens de contrôle modernes

L'utilisation des moyens de contrôle modernes de la douane suisse doit être axée sur la mobilité. A l'heure actuelle, nous disposons de deux camions spéciaux équipés d'une installation de scannage. Ces véhicules, appelés scanners mobiles, permettent de contrôler des camions entiers sans que ces derniers doivent être déchargés. Pour contrôler des marchandises moins volumineuses, telles que des bagages et des paquets, nous disposons de bus appelés "scanvans". Il s'agit de bus équipés d'une installation de scannage à tapis roulant.

- Contrôles ciblés reposant sur une analyse des risques automatisée

L'AFD utilise des procédures ajustées aux risques. L'objectif est d'atteindre un maximum d'efficacité avec un minimum de travail. Des programmes informatiques de sélection permettent de déterminer s'il faut intervenir lors d'un contrôle. En 2008, pour 86 % des importations et des exportations, le résultat de sélection a

été "libre". Cela signifie qu'il n'y a eu ni vérification ni contrôle des papiers d'accompagnement.

Malgré cela, la douane suisse doit percevoir des redevances (droits de douane, taxe sur la valeur ajoutée, impôts à la consommation et impôts de circulation pour un montant de 23,7 milliards de francs, soit environ 37% des recettes de la Confédération) et exécuter quelque 150 lois et ordonnances qui prévoient des restrictions et des contrôles de la circulation des marchandises justifiés par l'intérêt public.

Approbation d'une réglementation avec l'UE concernant les contrôles de sécurité

Le durcissement des prescriptions de sécurité de l'UE dans le domaine de la circulation des marchandises (règle des 24 heures) risque d'alourdir le passage de la frontière (tant pour l'économie de l'UE que pour l'économie suisse). Après deux ans de négociations avec la Commission de l'UE, nous sommes en passe de convenir d'une bonne solution, répondant aux intérêts des deux parties. La Suisse sera intégrée dans "l'espace européen de sécurité des marchandises". Des mesures de sécurité supplémentaires dans les échanges entre la Suisse et l'UE (80 % des importations et 60 % des exportations) sont dès lors superflues. Les analyses de risques et les opérateurs économiques agréés seront mutuellement reconnus. Pour l'économie et la douane, d'importantes complications sont ainsi évitées. En contrepartie, nous devons exiger une déclaration préalable sommaire dans les transports aériens et terrestres de marchandises en provenance et à destination de pays tiers (transit à travers l'UE).

La multiplication des accords de libre-échange: un défi permanent

La multiplication des accords de libre-échange conclus par la Suisse constitue un autre défi. Ces accords visent la facilitation du commerce et la suppression des droits de douane. Ils augmentent cependant la charge de travail de l'administration, étant donné qu'il s'agit de déterminer quelles marchandises doivent jouir d'un traitement privilégié. A cet effet, il faut appliquer des règles d'origine complexes qui peuvent être différentes d'un accord à l'autre. L'Etat partenaire peut exiger que la douane suisse effectue des contrôles a posteriori chez un exportateur. A cause de l'échec du cycle de Doha, il faut s'attendre à ce que le nombre d'accords de libre-échange augmente encore. A l'heure actuelle (février 2009), 18 accords de libre-échange¹ sont en vigueur. D'autres accords de libre-échange ont été conclus avec le Canada, les Etats du Golfe, le Pérou, la Colombie et le Japon; ils ne sont toutefois pas encore en vigueur. Des négociations ont débuté avec l'Algérie et l'Inde. Pour renforcer la place économique suisse, le Conseil fédéral a inscrit dans les objectifs 2009 l'extension du réseau d'accords de libre-échange avec des pays en dehors de l'UE.

¹ AELE, UE, Egypte, Chili, Israël, Jordanie, Corée du Sud, Croatie, Liban, Maroc, Macédoine, Mexique, OLP, Etats de la SACU (Afrique du Sud, Namibie, Lesotho, Botswana, Swaziland), Singapour, Tunisie, Turquie, îles Féroé.

Personnel: la suppression de 10% des postes sur 5 ans a été réalisée de manière socialement acceptable

La réduction de postes due aux programmes d'allégement budgétaire de la Confédération a été achevée à fin 2008. Sur cinq ans, la douane a dû s'accommoder de la suppression de 416 postes, malgré un trafic en augmentation et un accroissement des tâches. Comme promis, nous avons pu supprimer ces postes sans licenciements et d'une manière socialement acceptable. On ressent ces réductions de postes aussi bien dans l'exploitation que dans le secteur administratif. C'est un fait: il arrive souvent que nous ne puissions plus fournir de prestations en quantité et qualités souhaitées (heures d'ouverture, gestion de projets).

Professionalisation des contrôles dans l'intérêt de la sécurité du trafic routier

La sécurité du trafic routier fait partie depuis toujours des nombreux domaines de contrôle de la douane suisse. Ces dernières années, nous avons tendu vers une professionnalisation dans ce domaine. M. Kurt Wyss, chef du bureau de douane de Schaffhouse, vous donnera des informations concernant les contrôles du trafic lourd.

Circulation des personnes: le défi posé par Schengen a été relevé avec succès

En 2008, le Corps des gardes-frontière a réussi l'évaluation effectuée par des experts des Etats de Schengen. Depuis le 12 décembre 2008, l'accord de Schengen est également appliqué à la frontière suisse (et sera appliqué dans les aéroports à partir du 29 mars 2009).

Les Etats membres de Schengen et la Commission de l'UE ont reconnu et accepté le fait que la Suisse constituait un cas particulier. La particularité de notre pays consiste:

- en ce que la frontière douanière avec les pays voisins subsiste et
- en ce que les tâches douanières et de police frontière relatives au trafic touristique sont exécutées en Suisse par une seule et même personne, à savoir un membre du Corps des gardes-frontière (Cgfr).

Du fait de cette situation particulière, il y a peu de changements perceptibles à la frontière suisse. Les installations douanières demeurent. Dans le trafic touristique, les gardes-frontière sont chargés de contrôler les marchandises que les voyageurs transportent. S'ils soupçonnent des agissements illégaux, ils peuvent également contrôler la personne.

Pour ce faire, ils disposent de banques de données, tel le système d'information Schengen (SIS). La circulation des marchandises de commerce n'est pas touchée par Schengen.

Schengen a été un important moteur pour:

- une modernisation en profondeur du Cgfr (doctrine d'engagement, équipement, formation, réorganisation avec suppression d'un échelon hiérarchique);
- le renforcement de la coopération avec des partenaires internationaux (pays voisins, FRONTEX), notamment par la création de bureaux de liaison et l'échange d'agents de liaison;
- la conclusion, à l'échelon national, de 13 nouveaux accords de coopération avec les cantons; dans ce contexte, les tâches de police frontière dans les aéroports de Genève, Bâle et Lugano (considérés comme frontières extérieures de l'espace Schengen) ainsi que dans les trains internationaux ont été confiées aux Cgfr.

Il est encore trop tôt pour tirer un bilan de la mise en œuvre de Schengen. Jürg Noth, brigadier et chef du Corps des gardes-frontière, va cependant en commenter certains aspects.