



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

commerce hors taxes

Question orale n° 350

## Texte de la question

M. Jean-Pierre Blazy attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur la suppression programmée du commerce hors taxes pour les passagers intra-communautaires. En effet, dès 1991, le Conseil des ministres a décidé à l'unanimité, sur proposition de la Commission européenne, de mettre fin aux ventes hors taxes à compter du 30 juin 1999. Beaucoup s'interrogent sur l'impact économique et social de cette décision. Des études menées à l'échelle européenne montrent qu'en termes sociaux la disparition du commerce hors taxes provoquerait la suppression de 110 000 à près de 150 000 emplois en Europe dont 18 000 à 23 000 emplois en France, les principaux secteurs touchés étant ceux du tourisme, du transport maritime, des industries manufacturières et du transport aérien. Les budgets de structures telles que les ferries mais aussi les aéroports sont dépendants des ressources issues de ce commerce hors taxes. Le commerce hors taxes intra-européen représente 200 millions de redevances nettes pour des structures comme Aéroports de Paris (ADP) ou plus de la moitié des ressources pour des aéroports comme celui de Tarbes. Même si, comme nous le rappelle le rapport de Bernard Derosier sur le transport aérien en Europe, au nom de la délégation européenne de l'Assemblée nationale : « les prévisions pessimistes sur les conséquences de la fin des ventes hors taxes reposent sur l'idée qu'il est impossible de développer des magasins conventionnels profitant de la clientèle de passage des aéroports » et si des aéroports américains développent avec succès des commerces sans exonérations de taxes, il pense qu'il convient de s'assurer que les conséquences, essentiellement sur l'emploi, mais également sur les finances des structures intéressées, ne soient pas rédhibitoires. En conséquence il souhaite connaître sa position quant à l'impact économique et social de la suppression de ce commerce spécifique.

## Texte de la réponse

M. le président. M. Jean-Pierre Blazy a présenté une question, n° 350, ainsi rédigée:

«M. Jean-Pierre Blazy attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur la suppression programmée du commerce hors taxes pour les passagers intracommunautaires. En effet, dès 1991, le conseil des ministres a décidé à l'unanimité, sur proposition de la Commission européenne, de mettre fin aux ventes hors taxes à compter du 30 juin 1999. Beaucoup s'interrogent sur l'impact économique et social de cette décision. Des études menées à l'échelle européenne montrent qu'en termes sociaux la disparition du commerce hors taxes provoquerait la suppression de 110 000 à près de 150 000 emplois en Europe dont 18 000 à 23 000 emplois en France, les principaux secteurs touchés étant ceux du tourisme, du transport maritime, des industries manufacturières et du transport aérien. Les budgets de structures telles que les ferries mais aussi les aéroports sont dépendants des ressources issues de ce commerce hors taxes. Le commerce hors taxes intra-européen représente 200 millions de redevances nettes pour des structures comme Aéroports de Paris (ADP) ou plus de la moitié des ressources pour des aéroports comme celui de Tarbes. Même si, comme nous le rappelle le rapport de M. Bernard Derosier sur le transport aérien en Europe, au nom de la délégation européenne de l'Assemblée nationale: «les prévisions pessimistes sur les conséquences de la fin des ventes hors taxes reposent sur l'idée qu'il est impossible de développer des magasins conventionnels profitant de la clientèle de

passage des aéroports» et si des aéroports américains développent avec succès des commerces sans exonérations de taxes, il pense qu'il convient de s'assurer que les conséquences, essentiellement sur l'emploi mais également sur les finances des structures intéressées, ne soient pas rédhibitoires. En conséquence, il souhaite connaître sa position quant à l'impact économique et social de la suppression de ce commerce spécifique.»

La parole est à M. Jean-Pierre Blazy, pour exposer sa question.

M. Jean-Pierre Blazy. Ma question concerne la suppression programmée du commerce hors taxes pour les passagers intra-communautaires.

La création des boutiques hors taxes remonte à 1946. En 1992, la mise en oeuvre de l'Acte unique a conduit les instances européennes à accorder aux acteurs économiques de ce secteur d'activité une phase de préparation, relativement longue, avant la suppression du commerce hors taxes pour les passagers intracommunautaires dans le cadre du marché unique. En effet, dès 1991, le conseil des ministres a décidé, à l'unanimité, sur proposition de la Commission européenne, de mettre fin aux ventes hors taxes à compter du 30 juin 1999. Beaucoup s'interrogent sur l'impact économique et social de cette décision. Des études menées à l'échelle européenne montrent qu'en termes sociaux la disparition du commerce hors taxes provoquerait la suppression de 110 000 à 150 000 emplois en Europe, dont 18 000 à 23 000 emplois en France, les principaux secteurs touchés étant ceux du tourisme, du transport maritime, des industries manufacturières et du transport aérien. Les budgets de structures telles que les ferries, mais aussi les aéroports sont dépendants des ressources issues de ce commerce hors taxes, pour partie. Le commerce hors taxes intra-européen représente 200 millions de redevances nettes pour des structures comme Aéroports de Paris, ou plus de la moitié des ressources pour des aéroports comme celui de Tarbes.

Même si, comme nous le rappelle le rapport de M. Bernard Derosier sur le transport aérien en Europe, au nom de la Délégation européenne de l'Assemblée nationale «les prévisions pessimistes sur les conséquences de la fin des ventes hors taxes reposent sur l'idée qu'il est impossible de développer des magasins conventionnels profitant de la clientèle de passage des aéroports», et si des aéroports américains développent avec succès des commerces sans exonération de taxes, je pense qu'il convient de s'assurer que les conséquences, essentiellement sur l'emploi, mais également sur les finances des structures intéressées, ne soient pas rédhibitoires.

Une mission, je viens de l'apprendre, a été confiée à notre collègue André Capet, qui doit remettre son rapport au Premier ministre le 15 juillet prochain.

En conséquence, je souhaite connaître la position du Gouvernement quant à l'impact économique et social de la suppression de ce commerce spécifique.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce et à l'artisanat.

Mme Marylise Lebranchu, secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce et à l'artisanat. Le marché intérieur a conduit à supprimer tous les contrôles douaniers et fiscaux aux frontières intérieures de la communauté européenne à compter du 1er janvier 1993. Le principe du marché unique repose sur la taxation des biens achetés pour leur usage personnel par les particuliers aux taux de TVA applicable dans le pays où les achats ont lieu.

Les ventes hors taxes aux voyageurs intracommunautaires auraient donc dû disparaître à cette date. Estimant cependant qu'il n'était pas possible de mettre fin brutalement à ces ventes, le conseil a reporté l'expiration du régime dont bénéficiaient les secteurs économiques concernés au 30 juin 1999 afin de permettre de prendre toutes les mesures d'adaptation nécessaires.

Cette décision correspondait en tous points aux demandes faites, à cette époque, par les professionnels concernés.

Mais certaines études, auxquelles vous avez fait référence, effectuées par l'Association française du commerce hors taxes, militent aujourd'hui pour le maintien du régime dérogatoire actuel, soulignant le risque de suppression d'emplois, comme vous l'avez fait dans votre question.

Même s'il ne faut pas s'arrêter aux chiffres, il faut admettre qu'il y aura, nous le savons, des suppressions d'emplois. J'ajoute qu'un chiffre doit tout particulièrement appeler notre attention même s'il est à vérifier, ce que nous sommes en train de faire: il semblerait que les produits français représentent 40 % du marché hors taxes total, compte tenu de l'importance, en France, des produits de luxe vendus dans ces boutiques.

Nous sommes parfaitement conscients de l'importance économique de ce secteur des produits de luxe et autres

spiritueux pour l'activité des ports, des aéroports et des entreprises de transport. L'enjeu fiscal doit conduire le gouvernement français et l'ensemble des acteurs concernés à être non seulement vigilants mais actifs. C'est pourquoi nous suivons avec intérêt la commande par la Commission européenne d'une étude d'impact sur le secteur des ferries: elle préciserait les conséquences probables de la suppression de ces commerces hors taxes.

M. Dominique Strauss-Kahn, ministre de l'économie et des finances, très conscient de l'impact de cette suppression, penche pour suivre la position prise par le Conseil européen des ministres des transports - c'est le plus simple pour nous aujourd'hui - qui s'est prononcé en faveur du maintien de ces systèmes de vente, ou tout au moins d'un report de leur suppression - aussi éloignée que possible. Fort de cette position, M. Strauss-Kahn, devait défendre - aujourd'hui - le 19 mai devant ECOFIN la continuation de cette forme de commerce. Nous savons qu'il faudra des évolutions mais nous restons persuadés de pouvoir trouver une solution satisfaisante.

M. Strauss-Kahn accorde beaucoup d'intérêt à la mission commandée à M. Capet par le Premier ministre. Votre collègue devra lui fournir une analyse fine des conséquences économiques que pourrait avoir cette suppression non seulement sur les ports, les aéroports et les compagnies de ferries - ce qui est déjà beaucoup - mais aussi sur la vente des produits français.

Tout cela doit nous conduire à conforter notre argumentation, l'essentiel étant d'obtenir aujourd'hui un bon champ d'action.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Blazy.

M. Jean-Pierre Blazy. Merci, madame la secrétaire d'Etat, pour ces précisions. Ce qui m'importe particulièrement, c'est l'emploi. Il y a quelques jours, le coprésident d'Eurotunnel a finalement reconnu de façon très claire qu'il y aurait une réduction d'emplois puisqu'il a expliqué que son objectif serait de continuer d'employer 75 % au moins de l'effectif actuel des services hors taxes. J'espère que M. Capet fera des propositions utiles au Gouvernement.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'Etat.

Mme la secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce et à l'artisanat. Je comprends très bien l'argument de M. Blazy. Nous avons eu la même réponse pour une compagnie maritime que je connais bien - c'est la seule de l'Ouest - où il est prévu de supprimer 40 % des emplois. Le dossier n'est donc pas anodin.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Pierre Blazy](#)

**Circonscription :** Val-d'Oise (9<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 350

**Rubrique :** Commerce extérieur

**Ministère interrogé :** économie

**Ministère attributaire :** économie

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 13 mai 1998, page 3724

**Réponse publiée le :** 20 mai 1998, page 4047

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 13 mai 1998