



Dossier

La sûreté des « supply chains » internationales passe à l'ère numérique



24 heures avant leur chargement, les conteneurs doivent faire l'objet d'un envoi numérisé de déclaration sommaire d'entrée (© GPM).

Dans moins d'un an, le nouveau Code des douanes de l'Union européenne (CDU) entrera en vigueur et rebattra les cartes des échanges commerciaux entre l'Europe et le reste du monde. Appliqué à la chaîne logistique, le CDU redéfinira la mobilité, du fret jusqu'à la livraison finale, au moyen de règles nouvelles de sûreté-sécurité. La dématérialisation et l'échange anticipé de données numérisées sont au cœur des futures organisations.

Le CDU entrera en vigueur le 1^{er} mai 2016. «Ce sera la réforme la plus profonde des pratiques douanières au sein de l'Union européenne de ces vingt dernières années. Elle aura un impact profond sur les supply chains et sera à l'origine de nouvelles contraintes mais aussi d'opportunités pour tous ses maillons», assure Patrick Legal, président de TLF Overseas. Voté en octobre 2013, le CDU implique la mise en œuvre (ou l'adaptation) de nouveaux systèmes d'information par les autorités européennes, les Etats membres et les entreprises privées présentes tout au long de la chaîne d'approvisionnement. «Succédant au Code des douanes communautaire en vigueur depuis 1992, le CDU consacre la douane électronique et, d'une manière générale, la dématérialisation», explique Mauro Giffoni, directeur des affaires douanières au sein du CLECAT, l'association européenne des commissionnaires de transport et transitaires.

Le déploiement de ces nouvelles architectures informatiques et logicielles sera progressif jusqu'en 2020. Elles s'accompagnent de réflexions sur les procédures de sûreté-sécurité, afin de renforcer et rendre plus efficaces les dispositifs européens d'import-export, respectivement baptisés « Import Control System » (ICS, depuis 2011) et « Export Control System » (ECS, depuis 2009). Tous deux « s'appuient sur une déclaration anticipée ou sommaire de données numérisées avant ou pendant l'opération de transport », précise Georges Cantonne, attaché technique à l'OMD⁽¹⁾. « Ces déclarations servent à réaliser des analyses de risque en amont », menées par les administrations douanières de chaque Etat membre.

Vers le « multiple filling »

Présentées lors de l'Overseas Day organisé lors du dernier SITL, les principales modifications du dispositif ICS imposent en aérien « l'envoi numérisé de la déclaration sommaire d'entrée 24 h avant le chargement des marchandises dans l'avion, comme pour les conteneurs maritimes. Cette anticipation vise à permettre aux autorités douanières chargées de l'analyse du risque de donner l'ordre "Do not load" dès qu'une menace de sûreté est identifiée », explique Georges Cantonne. Outre la suppression des exemptions pour les envois postaux et de valeur négligeable, une deuxième évolution, appliquée

aux modes aérien et maritime, concerne la transmission numérisée des données et leur qualité avec la mise en place du « multiple filling ». Selon ce principe, chaque acteur de la chaîne d'approvisionnement sera désormais responsable de la transmission de ses propres données numériques. Ce changement permettra d'ouvrir l'analyse de risque à des informations non accessibles jusque-là, comme l'identification précise de l'expéditeur, du destinataire ou du véritable propriétaire des marchandises. Pour améliorer la qualité des données transmises, chaque maillon devra se conformer à des formats et à des procédures appelés « referral standard ».

Un guichet européen unique

Face à la multiplication des applications douanières ICS en Europe (une par Etat membre, soit 28 applications!), le CDU prévoit la création d'un guichet informatique unique chargé de tous les contrôles douaniers, dont ceux de sûreté. Cela suppose de restructurer le système ICS autour d'une base centrale européenne de collecte des données informatiques. « Seize Etats membres, dont la France, participent aux travaux de faisabilité, à la rédaction des spécifications de cette base centrale et à la mutualisation des systèmes nationaux », indique Pascal Piquot, adjoint au chef de bureau politique de dédouanement à la DGDDI⁽²⁾. Ce défi consiste à faire coopérer 28 analyses de risque (issues de chaque Etat membre) réconciliant les données numériques en provenance de plusieurs acteurs de la chaîne (multiple filling), tout en assurant leur protection et leur confidentialité. L'ouverture de ce guichet unique européen est prévue à l'horizon 2020. A l'initiative des fournisseurs d'accès aux procédures douanières certifiées par leurs Etats membres, le réseau européen EurTradeNet (ETN) harmonise et simplifie ces échanges et messages dématérialisés. « L'un des défis d'ETN est de définir des interfaces communes et de vérifier la qualité des données numériques en identifiant avec précision leurs origines », explique Maïte Miret, sa directrice. « L'enjeu est également d'avoir un seul accès, un one stop shop, ajoute Jean-Marc Roche, chef de marché douane chez l'éditeur informatique Akanéa,



seul fournisseur d'accès français membre du réseau ETN. A travers le réseau EurTradeNet, il est possible de recevoir un message douanier informatisé et de le dispatcher aux 28 systèmes douaniers européens ainsi qu'aux opérateurs de la chaîne d'approvisionnement concernée». Pour Jean-Marc-Roche, ces opérateurs ont intérêt à privilégier des fournisseurs d'accès locaux qui connaissent et maîtrisent parfaitement les systèmes d'information en place comme, en France, les Cargo Community Systems (CCS), CIN en aérien et AP+ en maritime, et les dispositifs douaniers Delta, Gamma, NSTI, etc. Vu les investissements nécessaires et les travaux déjà engagés par ETN, ce réseau pourrait, selon plusieurs experts, suppléer le futur guichet unique européen.

Actions menées en France

A l'export, les évolutions du dispositif *Export Control System* visent à sécuriser, d'ici 2020, son volet fiscal et à achever la dématérialisation de ses téléprocédures interfacées aux CCS, CIN et AP+. Sur le territoire national, les principaux acteurs chargés de préparer l'entrée en vigueur du CDU dans le domaine logistique sont la DGDDI et TLF Overseas. Déclinée au maritime, la dématérialisation passe par le déploiement de la version numérique du document multimodal de transport conçue par la FIATA⁽³⁾. « Permettant de couvrir des expéditions internationales de bout en bout, ce connaissance baptisé eFBL

est reconnu au niveau mondial par une vingtaine de banques », précise Anne Sandretto, déléguée générale de TLF Overseas. Cheville ouvrière de ce déploiement, la plateforme CargoDocs, certifiée par la FIATA, assure déjà l'échange électronique des eFBL dans plusieurs pays. Pour la France, un appel à candidatures a été lancé le 16 juin pour organiser un ou plusieurs pilotes.

En aérien, les procédures dématérialisées e-freight sont opérationnelles à l'export ; à l'import, des tests sont en cours avec Kintetsu World Express et Air France Cargo. Indissociable de la dématérialisation des documents, notamment douaniers, la reconnaissance juridique de l'archivage électronique est une autre priorité affichée. Ainsi, Bolloré Logistics et Gefco, accompagnés de leurs clients et de l'Imprimerie nationale, expérimentent une solution sécurisée.

Quant à la sûreté-sécurité aérienne, les efforts se concentrent autour de la procédure Placi (*Pre-loading advance cargo information*), en vigueur d'ici 2017. Anciennement appelée Precise, elle couvre tous les frets : general cargo, poste et express. Basée sur une analyse de risques menée par les douanes du premier pays d'entrée dans l'Union, Placi impose la transmission dématérialisée anticipée, selon le principe *multiple filling*, de 8 données numériques relatives à l'expédition avant chargement à bord de l'avion.

En maritime, les commissionnaires et transitaires travaillent avec le concours de la

DGDDI sur la mise en place du *multiple filling* pour l'envoi anticipé des déclarations sommaires d'entrée dématérialisées dans le cadre d'ICS. Depuis fin 2014, un groupe de travail



Patrick Legal,
président de TLF
Overseas (© DR).

planche sur l'évolution des Cargo Community Systems maritimes (mission Catoire). Il s'agit de coordonner les flexions sur les besoins des différentes places portuaires autour d'AP+. En aérien, le CCS CIN France semble enfin décoller. L'an passé, il a géré plus de 2 millions de messages ICS et ECS entre 250 opérateurs. Au premier trimestre 2015, 300 000 numéros de référence de mouvement (MRN) ont également été traités à l'export, dont plus de 96 % ont reçu un statut de sortie définitive. En parallèle, les procédures e-freight, visant à dématérialiser les documents et process aériens, y sont progressivement introduites. ■

Erick Demangeon

- (1) Organisation mondiale des douanes.
- (2) Direction générale des douanes et droits indirects.
- (3) Fédération internationale des transitaires et assimilés.