

Contacts Presse

Agence C3M
Tél. : 01 47 34 01 15

Michelle AMIARD
michelle@agence-C3M.com

Mélanie JAPAUD
melanie@agence-C3M.com

Laurence DELVAL
laurence@agence-C3M.com

Paris, le lundi 15 avril 2013

Mots-clés : COMMERCE INTERNATIONAL / EDI / COMPETITIVITE

Dématérialisation des échanges de données, commerce international et compétitivité de la France : une table-ronde signée Conex

▪ Conex a organisé au sein du Salon International du Transport et de la Logistique 2013, une table-ronde sur la dématérialisation des documents de transport et l'échange de données informatisées dans l'univers du commerce international. ▪ Une heure d'échanges qui démontre que tous les acteurs privés et publics, s'accordent pour aller vite et travailler tous ensemble.



Pascal REGARD, chef du Bureau E3 à la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects, François Mahé des Portes, Président du Directoire MGI (Marseille Gyptis International), Jean-François Bouilhaguet, Président de CCS France et de CIN France, Bernard Daguzan, Président de la Commission Douane AUTF, et Global Director Customs & International Trade Compliance, Schneider Electric, **Olivier Layec** Crystal Group - Secrétaire général Jacques Ritt, Président du Directoire SOGET et, Alban Gruson, Président Directeur Général Conex... **7 acteurs de la dématérialisation devant plus de 150 participants** : la mobilisation tant à la tribune que dans le public, démontre l'actualité du débat et la volonté des parties prenantes du commerce international, qu'ils soient acteurs privés ou publics, utilisateurs ou éditeurs d'outils de communication, de dialoguer pour améliorer les process d'échanges d'informations dématérialisées,.

En ligne de mire, c'est la **compétitivité des professionnels sur nos ports et aéroports**, comme celle des chargeurs, et plus largement de l'économie française, qui sont en jeu. Ce nouveau chantier de dématérialisation a d'ailleurs été lancé sous l'égide du ministère du commerce extérieur en France.

Toute la conférence en video orchestrée par l'animateur, Jean-Louis Courleux, est consultable ici :

<http://www.conex.net/fr/a-la-une/280-video-sitl-2013.html>

En résumé

Les intervenants ont eu l'opportunité de faire le point en public sur leurs attentes et leur vision de la dématérialisation des documents et l'échange informatisé des informations.

Le rôle des CCS est apparu en pleine lumière dans ce chantier : ces réseaux de communication installés dans les espaces portuaires et aéroportuaires, ont bien pour rôle d'optimiser, agréger, automatiser et sécuriser les processus métiers des acteurs privés et publics d'une communauté logistique ; ils font ce métier depuis des décennies parfois, et ont mis en place des workflow de l'information appelés à s'ouvrir pour s'interfacer avec les systèmes d'informations de tous les autres acteurs.

La Douane, les chargeurs, les transitaires et les plateformes CCS ont déjà engagé des réflexions et des actions concrètes pour échanger via leurs différents outils, des informations en temps réel.

Conex qui a, en 2007, emboité le pas de la dématérialisation pour anticiper les obligations administratives européennes en matière de Douane (Delta), monte en première ligne dans ces nouveaux débats...

« Conex est une plateforme de transmission et de traçabilité des procédures douanières, qui échange électroniquement un grand nombre de messages de façon journalière. Son retour d'expérience lui donne la certitude qu'une plus grande fluidité de la circulation de l'information ne pourra que favoriser la compétitivité de nos opérateurs » a introduit en préambule Alban Gruson, PDG de Conex. *« Mais comment la sphère privée peut-elle s'approprier une partie des bénéfices recueillis par l'administration au travers du processus de traitement électronique de l'information ? Le dialogue électronique doit-il se limiter aux seuls échanges entre les usagers et leur administration ou peut-il s'étendre aux autres sphères de notre commerce international ? Et en particulier aux CCS, qui organisent déjà un workflow de la chaîne d'information logistique dans l'espace portuaire ou aéroportuaire ? »*

À propos de Conex.

Créée en 1985 par Alban Gruson, juriste de formation et ancien cadre dirigeant d'une société de transit, Conex réalise 7,2 millions d'euros de CA. La société développe une gamme de produits et de services : logiciels pour le traitement et la transmission électronique des déclarations douanières, déclarations en douane, tarif douanier informatique, mais aussi : formation, audit ou conseil. Parce que, confrontées aux réglementations complexes du commerce international, les entreprises ont besoin d'outils informatiques qui assurent la traçabilité, la sécurité des écritures, et la communication avec leurs outils de gestion commerciale. Les logiciels de Conex sont référencés dans des centaines de sociétés en France et en Europe, parmi lesquelles on compte TNT, Schneider Electric, DHL Freight, 3 Suisses, Géodis, Mory, Bacardi, Caterpillar, Renault... Fortement impliquée dans la modernisation des processus douaniers, Conex développe son activité dans le domaine de la transmission de données douanières et devient ainsi un acteur majeur de la dématérialisation.

Pour en savoir plus : www.conex.net

Compte rendu de la table-ronde

Au fil des échanges ...

Des interventions des 7 intervenants, on aura retenu leurs idées forces résumées ci-dessous...



Bernard Daguzan, Président de la Commission Douane AUTF, et Global Director Customs & International Trade Compliance, Schneider Electric, a rappelé que les échanges de données doivent être simples et peu coûteux, pour être accessibles et partagés par tous. Car sans les chargeurs, pas de données ! Et pas d'échanges de données ! Personne n'est propriétaire des données, elles doivent au contraire être échangées entre les acteurs, et ces échanges fluidifiés pour que les chargeurs n'accusent pas de retard logistique...

Le souhait des chargeurs : à l'import, pouvoir recevoir et traiter les informations douanières au travers des CCS portuaires et aéroportuaires afin d'amener la marchandise jusqu'à nos centres de dédouanement et effectuer très simplement les opérations de douane. Quant à l'export, il s'agit d'éviter les ressaisies encore trop nombreuses au moment de l'obtention de la part des douanes de l'ECS - Export

Control System -: alors que l'utilisation des informations transmises nativement par les chargeurs éviterait tout simplement, cette ressaisie.

(Retrouvez l'intervention complète à 6'38" dans la video).



Olivier Layec, Secrétaire général de Crystal Group. La dématérialisation va-t-elle générer de la productivité ? De la compétitivité ? Oui, car on baisse automatiquement les erreurs, en évitant les ressaisies et oui, parce que l'automatisation permet d'augmenter le nombre de déclarations par jour et par déclarant.

De vastes sujets restent à traiter : l'interfaçage avec les correspondants étrangers, c'est à dire tous les acteurs du fret international ; la question du guichet unique (la Douane française à l'import comme à l'export étant idéalement placée pour cela) ; la question de l'archivage et de son coût.

La dématérialisation pose donc 3 enjeux pour l'avenir : opérationnels (quoi faire ? comment faire ? Qui fera ?), administratifs et enfin, juridiques (autour de la responsabilité en cas d'erreurs avec un cadre réglementaire international).

(Retrouvez l'intervention complète à 12'39" dans la video).



Pour François Mahé des Portes, Président du Directoire MGI (Marseille Gyptis International), dématérialiser une information, c'est l'enrichir. Et la logistique de l'information veut qu'on envoie l'information le plus tard possible pour prendre tout le temps de l'enrichir. Le CCS travaille justement sur la logistique de l'information et des flux physique dans une zone intermodale, sous contrôle de la Douane.

La Douane est et sera un acteur primordial sur 50% des processus.

Si le CSS AP+ construit avec son confrère du Havre, la Soget, est l'outil le plus abouti qui soit sur le plan technique et le plan des procédures, c'est le résultat de l'implication de tous les acteurs du commerce extérieur, l'exportateur, le transporteur, le commissionnaire de transport, le réceptionnaire, la douane, la capitainerie, etc (Retrouvez l'intervention complète à 15'43" dans la video).



Jacques Ritt, Président du Directoire SOGET, a rappelé qu'il vient de fêter les 20 ans de son activité. Il y 20 ans, personne ne croyait à ce projet qui semble aujourd'hui une évidence ! Aujourd'hui tout le monde souhaite se connecter sur le système mis en œuvre, et c'est possible puisqu'ils sont connectés avec Conex et l'administration des Douanes. Le temps est venu de définir des règles : comment on sécurise les échanges, les prises de responsabilité. Les chargeurs souhaiteraient se connecter aux CSS de façon banale, il faut définir des interfaces, il

ne faut pas oublier que ces outils ont vu le jour grâce à la contribution de beaucoup d'acteurs portutaires, il faut donc trouver un équilibre...

Merci à l'Administration des Douanes d'avoir cette vision et de nous *titiller* pour y arriver !

Demain, le guichet unique, ouvre de nouveaux pans de réflexion.

Ces initiatives françaises autour de plateforme de dématérialisation, ont leur équivalent à l'international, en témoigne l'existence de The European Port Community Systems Association (EPCSA) (<http://www.epcsa.eu/about-epcsa>). Ce débat qui existe en France existe dans toute l'Europe.

(Retrouvez l'intervention complète à 18'20" dans la video).



Jean-François Bouilhaguet, Président de CCS France et de CIN France, est à la tête d'un nouveau CCS qui a enfin vu le jour il y a un an sur la plateforme de Roissy. Une plateforme d'échanges d'informations récente qui permet à la communauté des acteurs (dont 250 compagnies aériennes) de se retrouver autour d'un outil commun, universel.

La sûreté est devenue en 10 ans un sujet prioritaire dans le secteur aérien, sans commune mesure avec ce qui se pratique sur les porte-conteneurs, en raison de l'obsession de la protection des passagers. Car aujourd'hui les avions cargo sont

difficilement rentables, les compagnies ont réduit leurs flottes dédiées, passant à une politique de chargement du fret sur les avions de passagers « nouvelle génération ». Les soutes font l'objet de procédures de sécurité-sureté très fortes, imposant aux opérateurs une traçabilité physique des marchandises.

La traçabilité physique des marchandises nécessitait donc des outils informatiques de suivi pointus. Ce CCS est un outil de sureté-sécurité, d'interface avec les procédures douanières, et il a été complété dans un objectif de productivité, avec des outils de gestion des entrepôts (automatisation de la réception physique des marchandises, de la déclaration de sorties du territoire, etc).

Un sujet qui n'est pas franco français puisque le CIN travaille sur la même plateforme informatique avec l'aéroport d'Amsterdam.

(Retrouvez l'intervention complète à 20'38" dans la video).

Alban Gruson, Président Directeur Général Conex, a rappelé que depuis 2007 son entreprise offre des solutions totalement dématérialisées et est à ce titre détentrice d'informations qui sont parfois nécessaires à d'autres : ses clients chargeurs ou transitaires sollicitent Conex pour pouvoir passer ces informations aux CCS, et des interfaces ont déjà été faites dans ce domaine, des connexions réalisées.

Mais il n'y a pas d'outils standards d'interface, ce qui complique le travail quand il s'agit de se connecter sur d'autres systèmes. Construire des règles, comme on a un code de la route pour faciliter la circulation routière, voilà l'idée pour régler les flux d'informations. Il faut construire de nouveaux modèles de communication immatérielle.

L'information n'est la propriété de personne, elle doit circuler, être enrichie par toute la chaîne de ceux qui en ont besoin.

(Retrouvez l'intervention complète à 25'42" dans la video).



Pascal REGARD, chef du Bureau E3 à la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects, en charge de la politique du dédouanement et de la mise en œuvre de la réglementation européenne e-customs.

La définition donnée des CCS lui convient, si on rajoute que c'est un outil privé ! Un outil privé qui a pour objectif de simplifier les échanges, d'accélérer le traitement du fret tout en améliorant sa traçabilité. Et d'ailleurs, Il y a plusieurs CSS maritimes et aériens, la Douane y a un accès en mode consultation, mais elle n'est pas partie prenante du financement de ces plateformes.

La Douane respecte une neutralité totale : il n'existe pas de monopole en matière de fourniture d'informations douanières, la Douane peut interfacier tous ses systèmes informatiques avec des outils privés dès lors que ces derniers respectent le cahier de charges de l'administration.

En parallèle, la Douane met en place des simplifications (0 papier), avec Delta, ICS, ECS, et NSTI. La Douane œuvre actuellement pour que l'ensemble de ces outils soient interopérables et ouverts afin d'améliorer la compétitivité de la France. Plusieurs groupes de travail se sont lancés avec les acteurs du privé, pour trouver des moyens d'éviter les ressaisies de l'information.

La Douane cherche à promouvoir l'attractivité de l'offre France, elle veut réunir les acteurs privés autour de la table pour trouver des solutions, et diminuer les points de blocage. sous l'impulsion de Mme Bricq.

(retrouvez l'intervention complète à 28'53" dans la video).

Alors y aurait-il de points de blocage, entre tous ces acteurs réunis, interroge t-on dans la salle ? A cela, Conex, répond fermement : Non, mais des questions concrètes à résoudre car des interfaces techniques à concevoir, et des entreprises privées qui ont des ressources informatiques pas toujours disponibles à l'instant t pour se dédier à ces projets.