

TRADE OBSERVER

Le bulletin d'information de CustomsBridge

Janvier 2022

26

Focus sur le numérique

**L'ACCÉLÉRATION DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE
AU SERVICE DE LA DOUANE**

**LA SUPPLY CHAIN FACE AU DÉFI DE LA
CYBERSÉCURITÉ**

**LA FRANCE DOIT-ELLE FAIRE DE SES PORTS
DES ZONES FRANCHES?**

L'ACCÉLÉRATION DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE AU SERVICE DE LA DOUANE

Le 26 janvier dernier, l'Organisation Mondiale de la Douane inaugurerait la journée internationale de la douane sur le thème de « *l'accélération de la transformation numérique* ». Quelle est donc la place du numérique dans la douane d'aujourd'hui et quelle sera sa place dans la douane de demain ?

Malgré l'image grisonnante qu'elle revêt, la douane se dote de plus en plus d'outils numériques performants y compris dans le secteur public. En effet, le numérique accélère la mondialisation et se rend nécessaire en simplifiant ce qu'il a lui-même complexifié. Ainsi, les mesures sont nombreuses et évolutives, les accords commerciaux se font, se défont et se modifient régulièrement et la douane n'a eu d'autre choix que d'utiliser le numérique pour se mettre au diapason.



Concrètement, les nouvelles technologies offrent à la douane un accès simplifié et répertorie efficacement toutes les mesures légales mises en place dans le monde entier au jour le jour, mais pas seulement !

Les technologies de l'information et de la communication permettent également de lutter efficacement contre la fraude et de manière générale œuvrent pour la sécurité de la douane, protégeant elle-même les États.

Le numérique est par ailleurs l'ami du bureaucrate. De nos jours, de multiples systèmes permettent d'alléger l'administratif et surtout de l'automatiser pour faire gagner un temps précieux autrefois consacré à des démarches fastidieuses et répétitives.

Enfin, plus évident, la transformation numérique permet aux services douaniers de communiquer efficacement et à moindre coût dans le monde entier. Néanmoins, la douane a le potentiel d'accueillir encore davantage d'innovations. La mission principale de l'innovation aujourd'hui est l'approfondissement des solutions numériques déjà présentes. La sécurité de la douane ainsi que les solutions de collecte de données se doivent sans cesse d'évoluer pour rester efficace.

Le numérique a aussi vocation à s'allier avec l'intelligence artificielle, prérequis d'une administration parfaitement optimisée, le but étant de systématiser les contrôles par l'automatisation, ce que l'humain ne peut techniquement faire sans IA.

En somme, la douane en tant que secteur crucial et stratégique dans la mission des États doit faire part belle au numérique et a déjà commencé à le faire.

LA SUPPLY CHAIN FACE AU DÉFI DE LA CYBERSÉCURITÉ

En 2020, plus d'une entreprise sur deux aurait été victime d'une cyberattaque selon le Club des Experts de la Sécurité de l'Information et du Numérique. Cette menace touche toutes les entreprises, quelles que soient leurs tailles, et particulièrement la Supply Chain, souvent considérée comme le point faible de celles-ci.

Si toutes les entreprises sont désormais connectées par souci d'efficacité, cette présence sur le web les rend également vulnérables. Le vol d'information et la paralysie des systèmes sont extrêmement lucratifs et il devient plus que jamais nécessaire pour toutes les entreprises de se défendre face à ces menaces.

Pour les hackers, la Supply Chain offre plusieurs avantages : Tout d'abord, elle est souvent mal protégée bien que vitale pour les entreprises. La Supply Chain fait de plus, le lien entre plusieurs sociétés ; en pénétrant un unique système, le hacker parvient ainsi à obtenir des informations sur plusieurs d'entre elles en même temps.

Enfin, l'approvisionnement est un secteur complet du fonctionnement d'une entreprise offrant des maillages variés, donc de nombreuses failles pour les hackers.



Que l'on parle d'un géant du fret maritime comme CMA CGM ou d'un importateur de pétrole par oléoduc comme Colonial Pipeline, toutes les formes d'approvisionnement sont victimes d'onéreuses cyberattaques. La Supply est multiple, en conséquence, d'autant plus vulnérable.

De fait, la Supply Chain réagit aujourd'hui face à cette menace grandissante. Cette adaptation se fait tout d'abord à l'échelle humaine, alors que la plupart du temps ce sont les individus qui sont la source des failles numériques. Ainsi, à l'heure du télétravail, les sociétés agissent de plus en plus pour sensibiliser et former leurs employés à ces problématiques contemporaines.

En parallèle, certaines écoles instaurent des cours pour former leurs étudiants à ces enjeux. À l'échelle des entreprises, des experts appelés des "*ethical hackers*" sont souvent engagés pour détecter les failles des systèmes. Enfin, des organismes comme France Cyber Maritime se développent pour protéger nos territoires et nos informations.

Si son usage s'est démocratisé, les entreprises connaissent encore mal Internet. À elles de se prémunir face aux dangers que comporte cet espace.

LA FRANCE DOIT-ELLE FAIRE DE SES PORTS DES ZONES FRANCHES ?

Alors que le Royaume-Uni entend multiplier ses zones franches portuaires en vue de devenir un hub maritime et que l'Europe accuse un retard dans ce domaine, la France doit-elle opter pour une stratégie semblable ?

Qu'est-ce qu'une zone franche portuaire ?

Il est relativement complexe de définir ce terme tant il y a de types de zones qu'il en existe dans le monde. Le spécialiste de la zone franche portuaire, Alexandre Lavissière, la définit donc tout simplement comme « *une zone logistique d'extraterritorialité douanière accolée à un port* ». La zone franche portuaire est ainsi une notion complexe et vague considérant un nombre important de facteurs.

Pourquoi la France est l'un des seuls pays d'Europe dépourvu de ports francs ?

En effet, la France n'en comporte aucun. Cela peut paraître étonnant lorsque l'on sait qu'une centaine de zones franches terrestres existent dans l'hexagone et que les ports du pays figuraient parmi les pionniers du domaine en Europe au Moyen Âge. Seulement, depuis la Révolution française et l'abolition de toutes ces zones, ces dernières pâtiennent d'une mauvaise image. Elles sont souvent considérées comme la porte d'entrée à toutes les dérives illégales, comme la source d'une perte de compétitivité pour le reste du territoire et comme un investissement rarement profitable.



Quels sont les avantages de telles zones ?

La France dispose d'un argument de taille avec la mise à disposition du marché européen et de sa forte demande. Avec la politique mise en place par le Royaume-Uni de multiplication des zones franches portuaires, Paris pourrait donc profiter de ces opportunités pour créer ses propres zones en étant un acteur à part entière de la dynamisation commerciale de la région. Quoi qu'il en soit, le Royaume-Uni tentera de devenir un hub commercial, à la France de savoir en profiter.

À quelles conditions ?

La zone franche portuaire n'est pas un miracle ni un vecteur de profit assuré. Pour que l'une d'entre elles soit réellement efficace, il faut l'établir intelligemment et l'accompagner par des mesures efficaces. Pour cela, Alexandre Lavissière préconise d'accompagner les ports francs avec une logistique efficace et attractive. À l'optimisation logistique doit s'ajouter l'innovation. Proposer un modèle écologique et social durable, c'est offrir plus qu'une nouvelle zone franche portuaire.

L'Europe comporte nettement moins de ports francs que le reste du monde et au XXI^e siècle, cela représente un réel handicap. Tout reste donc à faire pour la France, qui peut profiter d'un contexte favorable pour développer ses ports.