

## Table 1 : S'inscrire dans la mondialisation

### Q1. A quoi servent les classements internationaux ?

- Les « classements » sont d'abord des recueils d'indicateurs standardisés, qui se veulent des outils synthétiques, simples, permettant d'appréhender des thématiques particulières comme la corruption, le bonheur ou l'attractivité.
- Ces indicateurs et les classements qui en découlent peuvent peut-être prêter à sourire et paraître ésothérique, néanmoins avec cette simplicité et une couverture géographique importante, ils sont abondamment commentés et utilisés, aussi bien dans la recherche qu'au niveau décisionnel.
  - Au niveau des administrations, ils peuvent conduire à des réflexions afin d'améliorer leur position (Pays n'aiment rarement être mal classés, ex de l'Australie ou de l'Angleterre, et besoin de compréhension Pays-Bas)
  - Ces indicateurs sont aussi des objectifs clairs et affichés, au niveau Européen par exemple, où la Commission dans ses documents stratégiques projette que les Pays Membres soient progressivement classés dans le top 50 du classement de performance logistique (LPI)
  - Et enfin, ils sont aussi repris par les entreprises, qui peuvent les considérer dans leurs stratégies logistiques et de localisation, en complément d'autres sources d'information, et également comme moyen de pression auprès des gouvernements.

Concernant la mesure de l'attractivité, les indicateurs de références sont proposés par la Banque Mondiale (*Doing Business* et le *Logistic Performance Index*) et le Forum Economique Mondial (*GETR*). Mais il en existe beaucoup d'autres.

### Q2. Sur quels critères se basent-ils ?

- Ces indicateurs sont généraux et regroupent plusieurs dimensions et autant de sous-indicateurs.
- Par exemple, l'indicateur de compétitivité de *Doing Business* couvre plusieurs dimensions mesurant les facilités d'accès au crédit, la politique fiscale, ou encore ce qui nous intéresse aujourd'hui « la facilitation des échanges » (Trading Across Borders). Ainsi, cet indicateur pour lequel la France est classée 34<sup>e</sup> en 2013 est en réalité une moyenne de ses sous-indicateurs dont la « facilitation des échanges » pour lequel la France est 27<sup>e</sup> en 2013.
- Sans rentrer dans les détails méthodologiques, je vais vous donner 2 exemples de composition de ces sous-indicateurs :
  - L'indicateur de « facilitation des échanges » va mesurer le nombre de docs, les délais et coûts d'un conteneur à l'import et à l'export (2, 11, 1200 US\$).
  - Quand de son côté le LPI va lui mesurer à travers des enquêtes d'opinion la perception des acteurs sur l'efficacité de la douane, des opérateurs logistiques ou encore de la qualité des infrastructures.
- Pour conclure sur les critères, je voudrais signaler l'importance de la connaissance des hypothèses retenues pour construire chaque indicateur et variable, afin d'évaluer correctement un classement.

### Q3. Quelle est la place de la France ?

Dans ces classements la position de la France est plutôt bonne.

- Position relative est constante depuis la création de ces indicateurs de référence
  - Entre la 20<sup>e</sup> et 30<sup>e</sup> place pour *Doing Business* et *Forum Economique Mondial*
    - Une certaine volatilité peut s'expliquer par construction méthodologique
  - On constate une progression à chaque édition pour le LPI, où l'on est passé de 18<sup>e</sup> à 12<sup>e</sup> en 2012
  - Ces tendances positives sont soulignées par la Banque Mondiale qui a signalé dans son dernier rapport *Doing Business* que la France était, sur plusieurs points comme la dématérialisation, le pays ayant le plus réduit l'écart avec le meilleur performer, depuis 2005.
- Enfin, ce sont souvent les mêmes qui nous devancent : comme Singapour ou HKG ; et si l'on s'intéresse à nos voisins européens : les pays Bas ou l'Allemagne.

## Table 2 : Favoriser la compétitivité des entreprises et l'attractivité du territoire

### Q1. Comment peut-on agir pour améliorer l'attractivité ?

Il nous est apparu nécessaire de travailler sur l'ensemble de la chaîne logistique, de replacer la Douane et d'aller au-delà des simples procédures douanières. Cette approche a été privilégiée car la douane a une vision complète de la chaîne, de ses tenants et aboutissants, quand les acteurs de la chaîne ont bien souvent une vue plus limitée à leur « maillon d'intervention ».

La 1ère étape, c'est de connaître la réalité de la chaîne logistique afin de :

- Dégager des améliorations possibles et localiser des points bloquants
- Dépasser les simples perceptions et « oui-dire » en y opposant des métriques fiables.
- Dépasser la globalité des indicateurs internationaux qui ne permettent pas véritablement de mettre en place des politiques ciblées
- Dépasser nos indicateurs actuels de performance qui ont atteint un certain plafond, comme le délai d'immobilisation des marchandises (qui est aujourd'hui inférieur à 5min) et dont on peut s'interroger sur sa portée auprès des opérateurs.

Nous avons commencé à analyser le passage portuaire, car nous avons plus d'outils disponibles.

Cette analyse nous a déjà permis de montrer que la douane était loin d'être le grain de sable dans la machine, mais que les opérateurs économiques avaient beaucoup à faire pour améliorer la performance globale de la chaîne.

- Par exemple, avec un temps moyen de 5 jours de passage portuaire, pour simplifier vous avez 2-3 jours pour obtenir un BAE (un délai à mettre en perspective avec les 5 min de délai d'immobilisation) et une fois obtenu ce BAE (donc là, la douane n'intervient plus) vous avez de nouveau, 2-3 jours de délai pour quitter le port.  
**Ces délais doivent pousser les acteurs de la chaîne à s'interroger.**
- De même on observe un manque d'anticipation sur certains maillons, qui vont ruiner les efforts de la douane en la matière.

Au-delà de ces observations sur l'optimisation de la chaîne, ces premières mesures nous conduisent aussi à relativiser certains indicateurs internationaux, comme *Doing Business* et ses 11 jours pour l'import.

Ainsi, ces analyses nous permettent également d'améliorer notre image en communiquant :

- auprès des faiseurs de données et en s'appuyant sur des données objectives et complètes (pas le résultat d'enquêtes avec des panels restreints ou des hypothèses limitées)
- et auprès des opérateurs en améliorant la prévisibilité du processus d'import/export

BERCY, 28/06/2013

Douane 2018 « enjeux et défis »