

INTERVIEW JEAN FRANCOIS ARVIS (BIC)

- 12 novembre 2012 -

1/ Bonjour Monsieur Arvis, pourriez-vous nous expliquer quelles sont vos fonctions au sein de la Banque Mondiale.

Je suis ravi d'être à Paris dans les locaux de la douane française. Mon nom est Jean-François Arvis, je travaille à la Banque Mondiale comme économiste principal dans la division du commerce international. Avant d'être à la Banque Mondiale, je faisais partie de la maison au sens large puisque je suis détaché comme haut fonctionnaire de Bercy. Mon rôle à la Banque Mondiale, c'est de développer des programmes analytiques et d'appui opérationnels sur les questions de la chaîne de commerce et la logistique. C'est un sujet sur lequel les douanes en général ont un rôle très important et il y a des évolutions extrêmement intéressantes qui se produisent. Pour nous, c'est un point très important à la Banque Mondiale parce que les chaînes logistiques et leur efficacité sont liées à la compétitivité des entreprises et des pays. Nous regardons les sujets douaniers essentiellement sous l'angle de leur impact d'un point de vue de compétitivité économique.

La banque mondiale place t-elle la fonction logistique comme un critère déterminant de la performance économique des territoires?

C'est un des critères importants mais ce n'est pas le seul. Plus on creuse la question, plus on a tendance à penser qu'il est important. Il y a un travail récent que l'on est en train de publier sur l'analyse de ce que l'on appelle les coûts du commerce qui explique la friction du commerce entre les pays. On a découvert que l'efficacité logistique des exportateurs et des importateurs était aussi importante que la distance et la séparation physique entre les pays.

A quoi servent les indicateurs mis en place par la Banque Mondiale ?

Ce sont des indicateurs assez généraux qui ne remplacent pas une analyse assez exhaustive de la situation pays par pays, voire corridor par corridor, port par port ou chaîne par chaîne. On a pensé que c'était important pour les décideurs d'avoir un indicateur un peu global de performance logistique par pays.

La raison principale est que c'est un sujet de politique publique qui n'est pas évident car il fait intervenir beaucoup d'acteurs. Il y a des fonctions transports (il faut faire bouger entre des pays le contenant et le contenu), il y a les douanes qui contrôlent le contenu des opérations de logistiques internationales, il y a également d'autres interventions, le développement des services dépend de beaucoup de paramètres de politiques publiques. C'est un sujet de politique publique assez complexe. Il nous a semblé, que grâce à notre expérience, qui est devenue très positive dans le domaine, qu'il était important d'avoir une information simple qui puisse être comprise par les acteurs politiques et économiques à assez haut niveau.

Y'a-t-il des projets en cours au niveau de la Banque Mondiale pour améliorer la logistique commerciale ?

Il y a beaucoup de projets. Nous intervenons à la Banque Mondiale à deux niveaux : auprès de nos clients (on appelle clients les pays qui font appel à la Banque Mondiale), on a aussi une branche qui s'appelle la société financière internationale qui travaille plutôt avec les entreprises. On a deux niveaux d'intervention au niveau des pays ou gouvernements : un niveau d'intervention qui est un niveau de conseil, on a des mandats de conseil pour par exemple mettre en place de nouvelles stratégies logistiques ou ça peut être sur des points plus particuliers comme améliorer la facilitation dans un port bien identifié. On a aussi des projets de prêts à des niveaux de montants assez importants en centaines de milliers de dollars.

La France est-elle bien placée dans le domaine de la facilitation des échanges ?

Je ne travaille pas directement sur la France. La France a un avantage géographique au niveau de l'Europe. C'est l'un des rares pays avec plusieurs façades maritimes qui est très central en Europe, qui a des infrastructures assez anciennes qui fonctionnent bien, c'est un pays qui a inventé la logistique, c'est un mot qui vient de l'armée française, certains codes des douanes sont très inspirés de codes historiques qui ont été développés en France. C'est un pays qui est l'un des pays de la logistique. En revanche, à la différence de petits pays ou de pays comme l'Allemagne ou la Suisse, la France a moins de pressions d'exportateurs ou d'organisations pour résoudre les problèmes de coordination entre les différentes dimensions des fonctions transport ou des fonctions commerce/douane. Le transport multimodal fonctionne moins bien en France qu'en Allemagne. Il y a un certain nombre d'handicaps par rapport aux 5 pays les plus performants au monde comme les Pays-Bas, Singapour ou

l'Allemagne qui existent en France, il ne faut pas se le cacher. Ce n'est pas dramatique mais dans la réflexion que la France a sur la compétitivité, c'est probablement un sujet qui mériterait d'être regardé.

Avez-vous des points forts à citer au niveau de la douane française ?

Je pense que traditionnellement vous avez des gens de très bonne formation, une formation spécialisée qui est reconnue mondialement. Je pense qu'il y a aussi aujourd'hui une volonté d'ouverture au niveau de la direction générale des douanes sur les problèmes économiques pas seulement sur la dimension sécurité et fiscalité car la douane se place comme agent de la compétitivité en général. Je pense qu'il y a aussi une ouverture à travailler avec d'autres pays. J'ai été très frappé, quand la douane m'a invité au séminaire de la chaire de recherche de l'ISEL au Havre, de voir que, pour la première fois, à l'initiative de la douane, il y avait un événement un peu transversal sur les problématiques de facilitation logistique et pas simplement un événement professionnels/douane ou un événement professionnel/transport.

Plus largement pensez-vous que la douane a un rôle à jouer ou une opportunité à saisir dans le cadre des projets visant à faciliter le commerce au niveau par exemple des négociations à l'OMC ?

Oui, l'expertise technique se trouve au niveau des opérateurs douaniers, y compris éventuellement au niveau de leurs contreparties dans le secteur privé. Ce n'est pas une négociation simplement de diplomates, l'information vient de la douane. Je pense que ce qui est important pour la France, c'est d'avoir une organisation qui fait que l'expertise qui peut venir de la douane ou d'autres acteurs de la chaîne logistique soit bien consolidée quand il y a des négociations ou des réflexions au niveau plus élevé.

Au niveau de la Banque Mondiale souhaiteriez-vous un partenariat plus approfondi avec la douane française ?

Je suis français donc je suis un peu attaché à ce type de partenariat, je pense aussi que la douane française est potentiellement un partenaire extrêmement important pour nous de part son rayonnement dans un certain nombre de pays, son rôle de « parrain » des douaniers francophones notamment en Afrique du Nord, en Afrique de l'Ouest, en Afrique Centrale, la douane française a toujours été un élément moteur et très contributeur au niveau des instances internationales comme l'Organisation Mondiale des Douanes, dans un passé qui n'est pas très lointain, nous avons même des douaniers français qui étaient détachés à la Banque Mondiale et qui ont fait un excellent travail.

Les pays améliorent-ils vraiment leurs capacités d'acheminement des marchandises ?

Je pense qu'il y a une dynamique qui est extrêmement positive, qu'il y a un certain nombre de concepts qui sont bien admis : l'évolution sur le fait qu'il faille faciliter la chaîne commerciale que l'on constate en France est partagée dans beaucoup de pays mais en même temps il y a de nouveaux défis par exemple la dimension environnementale. La logistique verte est un thème qui est émergent, c'est peut être un peu moins sensible en France mais quand on va plus au nord dans des pays qui sont encore plus sensibles que la France aux problématiques environnementales, ce sont des sujets qui deviennent importants.

La relation avec la douane c'est le fait que la logistique soit plus ou moins verte, c'est un résultat global de toute une série d'efficacité de la chaîne et donc la douane a un rôle important à jouer. Suivant le fait que ce sera plus ou moins facile d'avoir tel ou tel type d'opérateur, de transfert multimodal, etc, ça aura un impact sur le contenu carbone d'une chaîne.