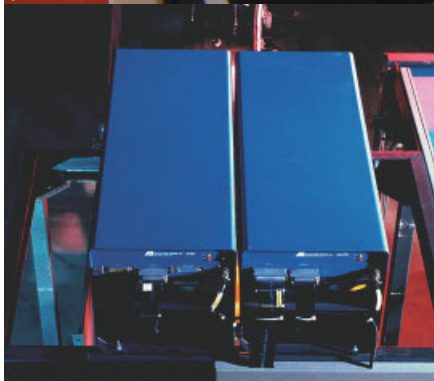




© TNT France

Sécuriser les flux internationaux, c'est lutter au quotidien contre le vol et la malveillance, mais aussi contre le terrorisme : deux risques bien distincts qui pèsent sur la chaîne logistique. Si la politique de sûreté se décide à partir de strictes exigences réglementaires ou d'un calcul coût/risque, son efficacité repose avant tout sur la mise en œuvre de procédures et de moyens technologiques adéquats. Ce qui suppose une collaboration entre tous les acteurs de la Supply Chain, sans oublier les douanes et la gendarmerie, pour instaurer une culture sûreté gérable par tous.



© DHL



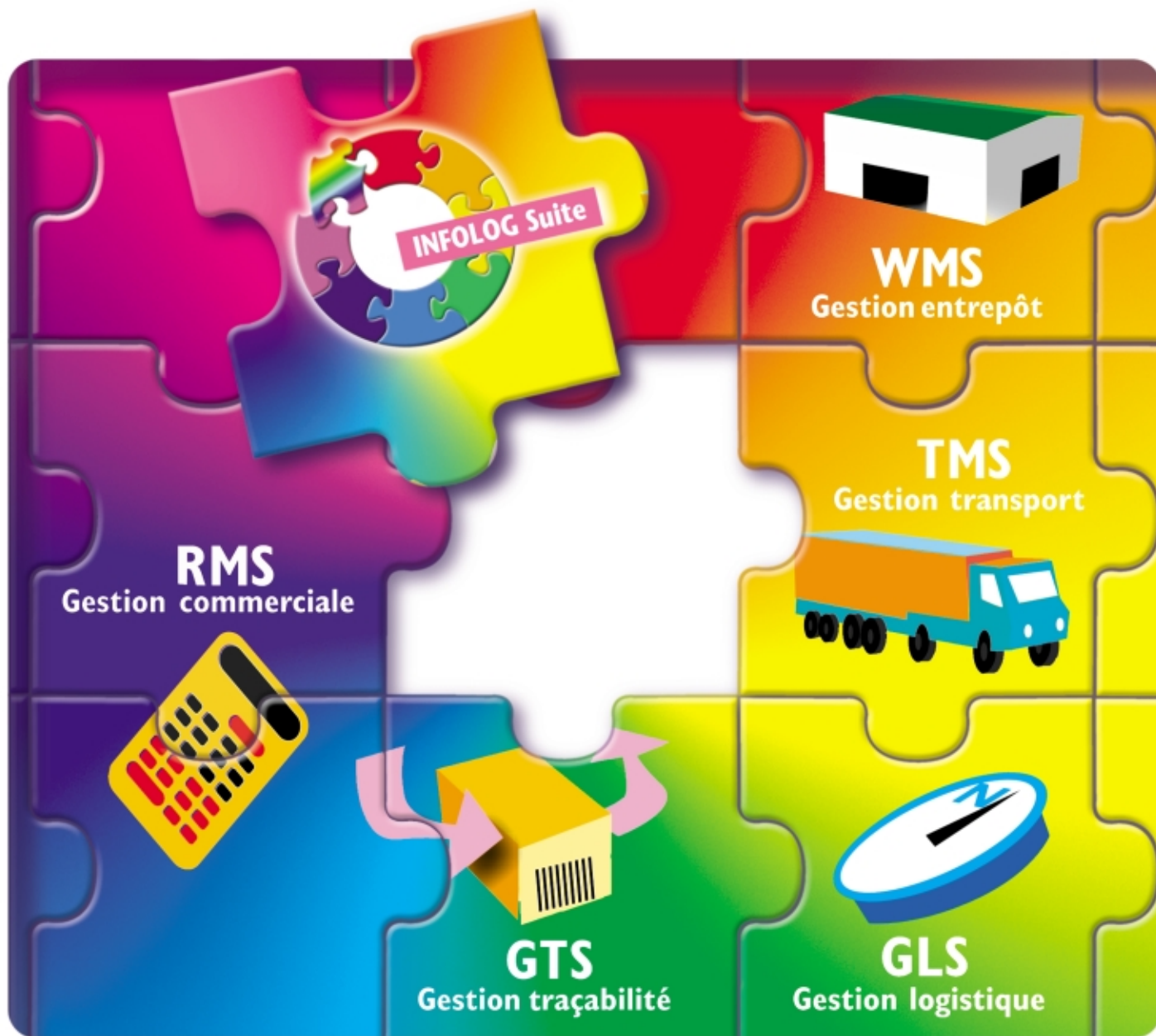
© DR



© DR

Sûreté du fret L'affaire de tous

Pour construire une supply chain performante, tout est là



Ensemble, construisons votre environnement logistique sur mesure.

De l'approvisionnement à la distribution, INFOLOG Solutions vous propose les outils logistiques indispensables à la construction de votre **Supply Chain**. A vos cotés, une équipe de spécialistes vous conseille et vous accompagne pour adapter spécifiquement chaque solution à votre métier afin de vous aider à optimiser vos flux tout en réduisant vos coûts.

Accessibles via Internet adaptées à la RFID et intégrant les dernières technologies, les solutions INFOLOG Suite sont évolutives et disponibles sous différents environnements informatiques. Et vous profitez régulièrement de leurs mises à jour pour rester compétitifs demain comme aujourd'hui.

Présent au S.I.T.L. (stand M78)



La performance logistique à votre mesure

La prévention du vol de fret, phénomène d'ampleur conséquente sur notre territoire, passe par une coopération entre chargeurs, prestataires, assureurs et forces de l'ordre et par l'instauration d'une culture sûreté dans les entreprises.



Instaurer une culture sûreté

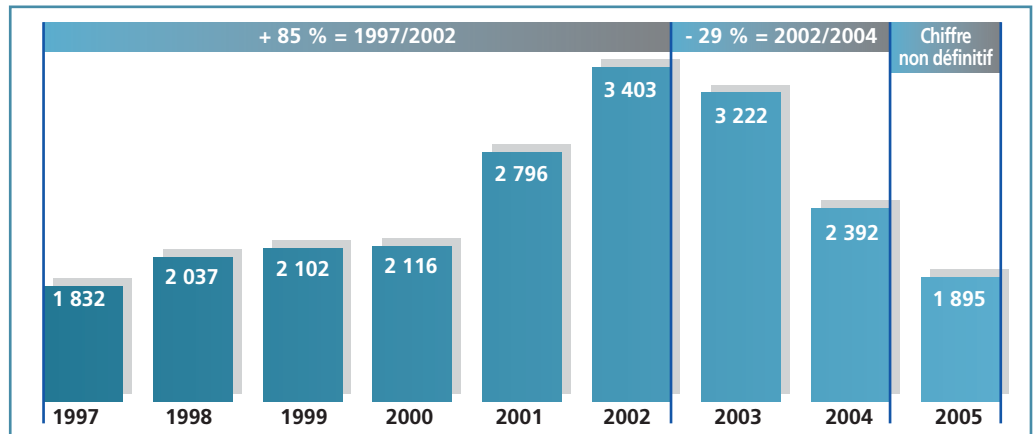
Les attaques de camions et d'entrepôts se sont substituées aux braquages de banques : c'est moins risqué et ça peut rapporter gros ! Toutefois, après une hausse jusqu'en 2002, les plaintes déposées en France à la gendarmerie — qui contrôle quasiment tout le réseau routier et est saisie la plupart du temps lors des vols commis sur les plates-formes logistiques — diminuent depuis 2003 (cf graphique) : « *Après une chute de 30 % en deux ans, la baisse devrait être de 8 % en 2005, annonce le colonel Schneider, qui dirige l'OCLDI, l'Office central de lutte contre la délinquance itinérante. Le chiffre noir, puisque tout n'est pas déclaré, notamment des vols mineurs, inférieurs aux franchises d'assurance, doit suivre la même tendance. Les faits se situent clairement le long des axes autoroutiers et routiers et près de Paris et Lyon, dans les deux grandes zones logistiques. Ils ont lieu essentiellement la nuit, même si cela se développe*

en journée. » Environ 60 % des vols ont lieu sur route, 20 % sur autoroute, 18 % en entrepôt et moins de 2 % dans les ports et aéroports. Il est très difficile pour les forces de l'ordre de résoudre les vols de fret : le taux d'élucidation étant de 10 % environ, selon l'OCLDI, contre 33 % pour les crimes et délits en 2005, d'après les statistiques officielles.

En 2004, il y a eu 1800 vols avec effraction, 420 vols simples, 130 vols à main armée et 40 vols aggravés. Ces derniers ont doublé en 2005, avec notamment l'utilisation de fausse qualité de policier ou de douanier. Henry-Olivier Outrequin, responsable assurance transports terrestres et facultés Axa France, confirme la tendance : « *Parmi ses clients, soit près du tiers des transporteurs routiers, Axa France constate une baisse assez significative du nombre de vols en 2004 et 2005. Cette baisse de la sinistralité s'accompagne toutefois d'une hausse de l'intensité, le coût unitaire des vols ayant sérieusement augmenté. Car le vol d'opportunité, qui profitait des lacunes sécuritaires du transport routier, aujourd'hui moins sensibles, a diminué, tandis que les vols ciblés par la criminalité orga-*

Évolution du vol de fret depuis 1997

Source : OCLDI.
Chiffres en zone gendarmerie, faits et tentatives de faits (plaintes déposées).



nisée sont toujours présents. Face à des mesures de précaution plus élaborées, les actes violents sont en augmentation. »

Les causes de cette diminution globale paraissent triples pour l'assureur : la clause vol, établie fin 2002 et applicable depuis janvier 2003 par les assureurs, a incité loueurs de véhicules, transporteurs et chargeurs à prendre des mesures concrètes ; l'action des forces de l'ordre ; et la prise en compte de la notion de sûreté du fret dans le cadre international de la lutte antiterroriste. « Chez Axa, nous avons remonté nos taux d'indemnisation depuis 2005, car les transporteurs ont mis en œuvre des mesures de prévention crédibles, dans l'esprit de ce qui est demandé dans la clause vol ».

6^e sens sécuritaire

La poursuite de la baisse est conditionnée, au-delà de la nécessaire prise de conscience des prestataires, à l'instauration d'un sixième sens sécuritaire dans les entreprises, chargeurs et prestataires.

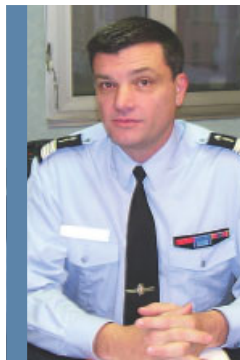
La fédération des entreprises de Transport et Logistique de France (TLF) a ainsi publié en juin 2005 un livret destiné à ses adhérents La Sûreté et le Fret : pourquoi et comment ? A la fois complet, clair et synthétique, il donne des indications sur la marche à suivre : identifier les risques, les menaces et les vulnérabilités, puis les analyser afin d'en mesurer la probabilité d'occurrence, corriger les vulnérabilités, veiller à la parfaite application des procédures et consignes, mais aussi au mode opératoire des acteurs malveillants, et suivre l'évolution des lois et textes réglementaires.

Pour Jean-Claude Sancereau, directeur sûreté des Transports Graveleau, dont le service a été créé au 1^{er} janvier 2002, « l'objectif est d'inculquer une culture sûreté dans l'entre-

prise : la sûreté est l'affaire de tous, pas exclusivement du Service Sûreté. C'est aussi la mise en œuvre d'une politique volontariste, qui s'accompagne de sessions de formation interne à destination des lignes d'encadrement, tout comme des nouveaux conducteurs et agents de quai, dès leur intégration dans l'entreprise ».

Il prévient : « La sûreté est généralement à périmètre variable d'une entreprise à l'autre. L'analyse des risques est différente selon les environnements, prestataires et chargeurs ».

Les assureurs peuvent aussi avoir leur mot à dire en la matière. Ainsi, au-delà des conditions de garantie de la clause vol propre à Helvétia qui fixe les différents niveaux de prévention, cet assureur spécialiste des transports « propose de bâtir des plans de prévention plus personnalisés encore en rencontrant l'assuré, ses chauffeurs et collaborateurs, son intermédiaire d'assurance ; tout dépend du type de trafic et de véhicules, des habitudes de travail », indique Christian Pallandre, responsable technique et produits.



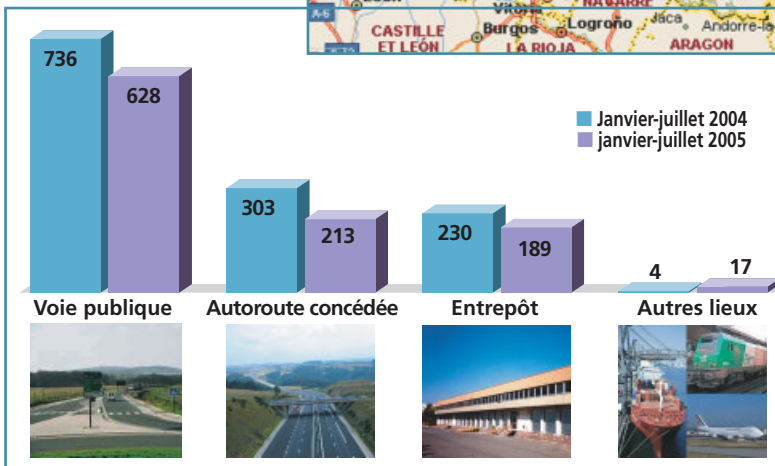
Colonel Schneider, dirigeant de l'OCLDI, l'Office central de lutte contre la délinquance itinérante

Procédures antivol

Jean-Pierre Deutsch est responsable de Save, société de conseil en gestion des risques dans le domaine de la sûreté, créée en janvier 2006. Il recommande aux entreprises tout au long de la chaîne, dès le chargeur, une gestion globale des risques, qui comprend la traçabilité des flux de marchandises et d'informations, des procédures de sûreté, des équipements techniques et la formation du personnel. « Par exemple, il y a rarement de vol sans information transmise ou détournée en interne, par bêtise, malveillance ou par complicité. Il faut notamment verrouiller le système d'information, et mieux voir à quel niveau sont les fuites ». En parallèle, la traça-

Localisation des vols de fret (sur la carte de France), premier semestre 2005.

Source : OCLDI.
Chiffres en zone gendarmerie, faits et tentatives de faits (plaintes déposées).



bilité des produits est primordiale, afin de déterminer où et quand se situe le vol, en interne et pour renseigner les forces de l'ordre. Or, excepté l'alimentaire et la pharmacie qui ont mis en place une traçabilité à d'autres fins, des secteurs sensibles n'ont pas de système adéquat. « La traçabilité est trop faible, les informations communiquées trop vagues, regrette le colonel Schneider. Or, pour casser des filières de recel, nous avons besoin des numéros de série des produits. »

L'Europe au point mort

Si une entreprise ne peut désormais concevoir ses flux logistiques sans y intégrer une dimension internationale, beaucoup reste à faire en matière de lutte contre le vol, ne serait-ce que sur le plan européen. Certes, les grands groupes logistiques à vocation euro-

Les différents types de lieux de vols de fret comparatif, premier semestre 2004/2005

Source : OCLDI.
Chiffres en zone gendarmerie, faits et tentatives de faits (plaintes déposées).

péenne mettent en œuvre des politiques globales de sûreté, avec des normes communes à tous les pays. Mais M. Sancereau souligne le manque de coordination policière et judiciaire en Europe dans le domaine de la criminalité transports. L'information ne circule pas suffisamment entre les institutions. Il appelle de ses vœux la création d'une structure européenne de coordination pour lutter contre le vol de fret, à l'instar de ce qui existe en matière de lutte contre le trafic de drogue.

« La déperdition d'information est encore plus importante lors d'un transport routier international : un chauffeur slovaque d'un affrété polonais attaqué en Autriche va avoir du mal à expliquer son agression et le contenu de sa cargaison aux policiers locaux, le problème de la langue couronnant le tout ! Et il n'y a pas aujourd'hui d'échanges d'information entre les polices des différents pays ».

Le colonel Schneider, qui reconnaît le manque de coopération européenne, remarque qu'il pourrait y avoir en 2007 un séminaire européen consacré au vol de fret. Pour M. Outrequin, « les pays les plus avancés en matière de lutte contre le vol de fret me semblent être les Pays-Bas et la Belgique, devant l'Italie et l'Angleterre, qui doit faire face à celui lié au trafic de clandestins ».

Christine Calais

Les prestataires s'équipent et revoient leurs procédures pour tenter de réduire la vulnérabilité du transport routier, cible de choix des malfaiteurs et des bandes organisées.



Transport routier, le maillon faible

Vols de fret et « tombés du camion » nourrissent l'économie souterraine. Les sites d'enchères sur Internet deviennent notamment une filière d'écoulement plutôt importante des marchandises volées... « *Il faut déposer plainte tout de suite après le vol, pas à l'arrivée du camion*, recommande le colonel Schneider, directeur de l'OCLDI. *Ainsi, la gendarmerie peut rapidement réaliser son enquête d'environnement en se rendant sur les lieux, rencontrer d'éventuels témoins. Sinon, l'enquête est plus difficile et ensuite, 80 % des affaires délictuelles (les vols simples) sont classées par le Parquet.* »

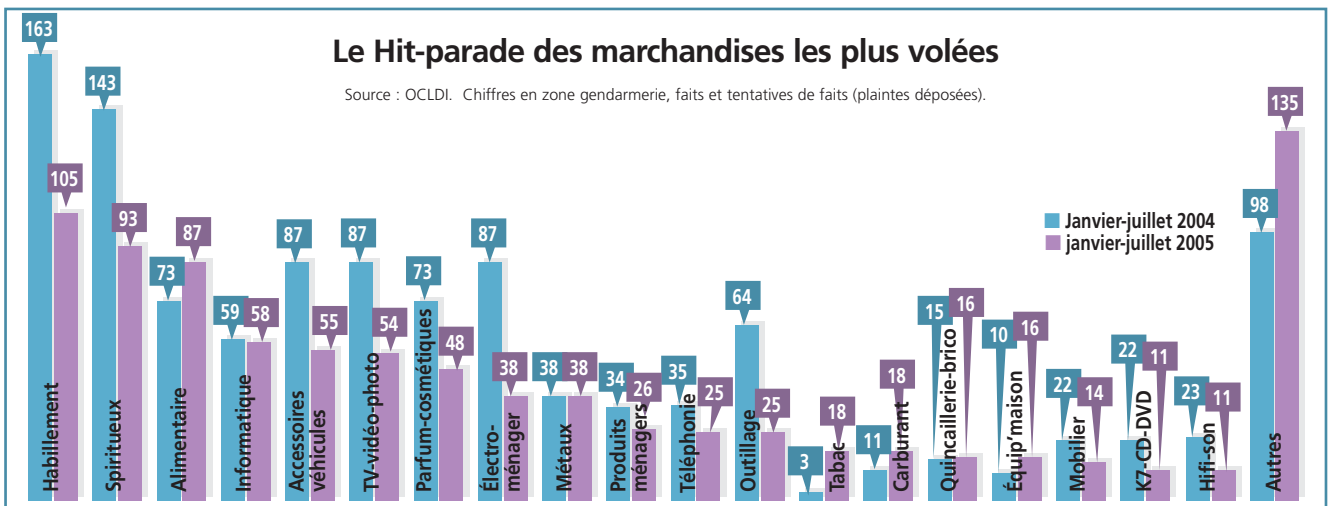
Face à ce fléau, les prestataires de transport et logistiques s'organisent. Les grands groupes s'affichent comme moteur de la mise en œuvre de la sûreté, suivis, notamment du fait de la sous-traitance, par les PME. Plusieurs fédérations et groupements, notamment TLF ou le réseau Astre, ont demandé aux organismes de formation d'intégrer un module sûreté dans la formation des conducteurs routiers. Christine Clément, des Transports

Clément et responsable des services aux adhérents du réseau Astre, annonce qu'« *un programme adapté aux PME devrait voir le jour courant 2006.* »

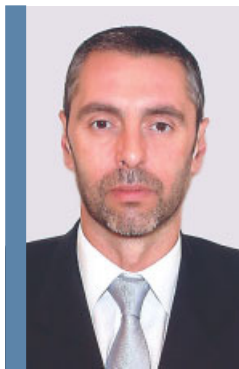
Réduire les failles

Messagers et expressistes sont particulièrement concernés par le vol. Si tout se vole, le niveau de protection est adapté à la sensibilité de la marchandise. Jean-Jacques Richard, directeur sûreté de TNT Express France, a souhaité mettre en place un niveau de sûreté maximal : « *Partout où il y a des brèches, les acteurs malveillants s'engouffrent. Si tous les acteurs de notre secteur se protègent efficacement, les voleurs se tourneront vers un autre secteur. Avec de la volonté et des moyens, nous avons renforcé le transport, qui n'est plus vraiment le maillon faible.* ». TNT Express a ainsi diminué ses remboursements client de 50 % en termes de perte depuis 2000. De 2000 à 2005, ses investissements en matériel se sont élevés à 10 M€, plus la charge des 54 personnes du service sûreté. Depuis mars 2005, un centre de contrôle interne, opéré par 7 personnes qui se relaient 24 h/24, gère la télésurveillance et la vidéosurveillance, ainsi qu'une hotline qui permet de remonter les situations non conformes.

Maurice Lagacie, directeur sûreté France, DHL Express et Freight, adapte la politique



sûreté du groupe à la législation française. Il a accès à une partie de la base de donnée mondiale où sont saisis tous les vols subis par DHL : ceux commis en France et ceux subis par les clients français à l'étranger. Les bâtiments sont classés en quatre catégories, en fonction de critères de risques, avec des équipements et services de sûreté adaptés. Le process de sécurisation du transport express se veut pro-actif, de la formation des chauffeurs au changement régulier des horaires d'enlèvement et des trajets, quand c'est possible. Son



Jean-Jacques Richard, directeur sûreté de TNT Express France

principal souci : les 5.000 camions affrétés qui transitent par la France pour DHL, et leurs chauffeurs un peu perdus en cas de problème. Il travaille au process qui permettrait une meilleure réactivité.

Du bon sens et des moyens techniques moins coûteux

Avec des moyens techniques au meilleur rapport qualité/prix, notamment pour les sites les plus récents, le budget sûreté des Transports Graveleau se stabilise. Comme l'explique le directeur sûreté, M. Sancereau : « Nous abandonnons progressivement le gardiennage au bénéfice de la télésurveillance et de la détection d'intrusion. Nos sites sont équipés de caméras de surveillance numériques sur IP, moins coûteuses, faciles à utiliser et aux résultats très satisfaisants. Le contrôle d'accès par badge, dont sont équipés nos sites les plus importants, tend à se généraliser. Nous avons des normes sûreté au niveau du groupe et suivons l'évolution de la sinistralité par rapport aux investissements et aux actions menées. Nos investissements s'adaptent aux besoins et niveau de risque du lieu, ainsi qu'à la culture du pays, dans le cas de nos filiales étrangères ».

La sûreté passe aussi par des procédures de bon sens peu onéreuses : les conducteurs routiers font les coupures de nuit dans les agences du groupe ; le transport sensible bénéficie d'un plan de route prévisionnel ; il est interdit d'utiliser le téléphone portable sur les quais ; ou encore le casier judiciaire (bulletin n°3) est exigé à l'arrivée de tout nouvel employé.

Malgré tout, la problématique RH reste difficile à gérer, avec l'infiltration de « taupes »,



notamment via le personnel intérimaire dont est friand le secteur logistique. Elles vont renseigner les bandes organisées ou être tentées de voler en interne.

Qui paye ?

Le transporteur est certes responsable, mais n'est pas le seul. Sur les emballages, trop d'industriels laissent encore la marque et les références produits visibles. Et le film noir qui recouvre les produits high-tech ou sensibles est vite devenu synonyme de marchandise à voler.

Cependant, les chargeurs sont rarement prêts à payer le coût de la sûreté du transport. Il est donc pris en charge par les prestataires qui ont beaucoup de mal à répercuter ce coût dans la négociation. Et en cas de vol, les chargeurs se retournent souvent contre le transporteur, pour invoquer la faute lourde. Pour M. Deutsch, conseil en gestion des risques,



« chacun doit assurer sa part du coût sécuritaire tout au long de la chaîne ». Le retour sur investissement est souvent rapide, au-delà de la tranquillité d'esprit, à commencer par la diminution des vols et la baisse du coût de gestion des litiges.

Christine Calais

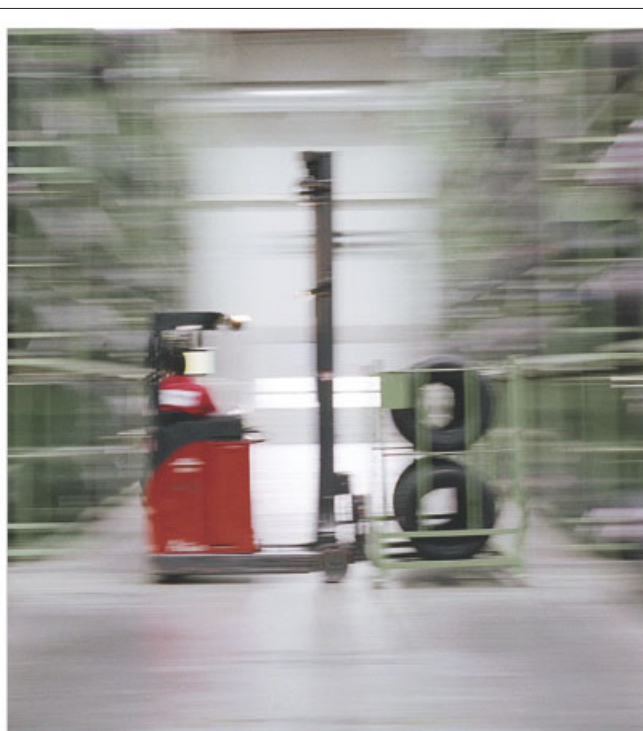
Technologies et services de sûreté

Le marché de la sûreté est en pleine croissance et les innovations pullulent. 3P, Pôle Protection Provence, est spécialiste de l'intervention après alarme, pour effectuer la levée de doute. Michael Franchi, dirigeant de 3P, met en garde contre la fiabilité des systèmes de surveillance électronique : « Sur 600 déclarations mensuelles pour 4.000 clients dont plus de 200 entrepôts où nous intervenons, il n'y a qu'une dizaine d'effractions. La cause : erreurs humaines, défaillances... » 3P s'est mis au cybergardiennage afin de diviser par trois environ la note de gardiennage de ses clients : un centre distant de gardiennage est connecté en permanence avec le site par caméra de détection des mouvements.

En cas de nécessité, un véhicule, mutualisé entre 2 à 10 clients, se rend sur place. 3P dit ainsi avoir fait échouer des tentatives de vol de tracteurs Mory et de vêtements de sport dans l'entrepôt.

Par ailleurs, les solutions de géolocalisation, utilisées dans d'autres domaines, voient aussi leur utilité en sûreté. Gâelle Bou, responsable marketing produits, Geoconcept, précise : « le geofencing permet de déclencher une alarme quand le véhicule sort de l'itinéraire prévu. La fourchette de prix d'une solution de tracking tout compris (logiciel, cartographie, boîtier GPS et communication) est comprise entre 45 et 90 € par véhicule et par mois selon le matériel choisi ».

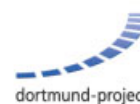
Une ou deux balises GPS peuvent aussi être réparties dans les colis, pour récupérer la marchandise volée, explique TNT Express, qui l'a expérimenté avec succès. Quant aux parkings sécurisés, ils sont encore trop peu nombreux en France.



Dortmund – un site au cœur de l'Europe

Vous nous trouverez sur le salon
SITL, Paris, 07.03.-10.3.2006
hall 5, stand n°10

www.logistik-dortmund.de
info@logistik-dortmund.de



En attendant que les douanes européennes se modernisent et que les textes s'assouplissent, les diverses réglementations antiterroristes sont autant de délais et de coûts supplémentaires pour les flux internationaux. Mais compte tenu des enjeux, comment faire autrement ?

International Le poids de la menace terroriste

52

Le contrôle des flux internationaux impose une application stricte des règles internationales de sûreté, à travers des opérations qui peuvent a priori ralentir la Supply chain. *« Attention à la psychose, aux conséquences financières dramatiques à l'échelle internationale, met en garde Philippe Bonnevie, délégué général de l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret. Les différents systèmes de sûreté ralentissent le mouvement des expéditions de 3 à 4 jours, selon une évaluation faite auprès de nos adhérents, engendrant des frais financiers. Une étude de la Brookings Institution a chiffré le ralentissement des flux de marchandises à l'import aux États-Unis : un jour de retard coûte 7 Md\$ aux acteurs économiques. »*

L'U.E modernise ses douanes

Toutefois, un projet européen est censé fluidifier la chaîne logistique. Le 30 novembre dernier, la Commission Européenne a adopté deux propositions : l'une de modernisation du code des douanes communautaire, l'autre de création d'un système douanier inter opérable. Cet échange d'information électronique devrait simplifier les procédures douanières et la logistique de la chaîne d'approvisionnement. L'un des objectifs est d'améliorer les contrôles de



sécurité aux frontières de l'Union, tout en facilitant les échanges. Les opérateurs ne devront fournir l'information qu'une seule fois (« interface unique »), les marchandises étant contrôlées par les autorités au même moment et au même endroit (« guichet unique »). Les mesures doivent entrer en vigueur dans les six ans suivant l'adoption à venir. Et le système douanier électronique est prévu pour 2009.

Opérateur économique agréé

Est introduit le concept d'opérateur économique agréé, respectueux des règles et digne de confiance, qui bénéficie d'un allègement des contrôles douaniers touchant à la sûreté. *« Le groupe français Renault est membre d'un projet pilote avec des entreprises de 11 pays européens pour devenir opérateur économique agréé, ce qui permettra de ne pas ralentir nos flux logistiques, explique François Cathelineau, direction des services fiscaux et douaniers du groupe automobile. Nous devons notamment prouver que l'ensemble de la Supply Chain est sous contrôle du point de vue de la sûreté. Nous regardons si nos processus sont en phase avec ce qui sera demandé et si les investissements ne seront pas trop lourds. Ce statut sera valable dans tous les pays membres. »*

Ces deux propositions font suite au règlement CE du 13 avril 2005, qui apporte des modifications concernant la sécurité dans le code des douanes communautaire, dont les dispositions d'application ne sont pas encore entrées en vigueur, puisque prévues au départ pour mi-2006. A travers le programme de sécurité en

matière douanière (CSP), il doit garantir la sécurité des chaînes logistiques internationales. Ce règlement obligera les opérateurs à fournir des informations sur les marchandises avant leur importation dans l'U.E. ou avant leur exportation au départ de l'U.E. Elles seront traitées via une gestion automatisée des risques liée à la sécurité. « *Il est demandé plus de 30 données, dont certaines sont confidentielles, fait remarquer Philippe Bonnevie. Beaucoup de fédérations européennes négocient pour infléchir le texte.* »

A priori, cette mesure touche au premier chef les transporteurs internationaux qui devraient être chargés de transmettre les informations. Par voie maritime, la déclaration préalable à l'arrivée devrait être déposée 24 h avant présentation en douane des marchandises, si le transport est supérieur à ce délai. Autrement, le délai serait probablement de 2 h en cas de notification électronique, 4 h en cas de notification écrite, avant que les marchandises n'entrent ou ne quittent le territoire douanier de l'U.E.

La route bientôt concernée

Le transport routier n'est jusqu'ici pas concerné par les normes sécuritaires internationales. Mais le projet de directive européenne « Freight Transport Security », à l'état d'ébauche, établira des standards pour les infrastructures et l'ensemble des modes de transport internationaux, y compris le routier, très vulnérable, afin de lutter contre le terrorisme et les actes illégaux. Le principe est que « la chaîne de transport n'est sécurisée qu'au niveau de son maillon le plus faible. » Les notions d'agent habilité et de chargeur connu dans l'aérien, ainsi que de déclaration préalable électronique pour certains chargements pourraient alors être appliquées à tous les modes de transport.

20 ports européens, dont Le Havre et Marseille respectent des standards afin de renforcer la sécurisation des expéditions vers les États-Unis. Les conteneurs jugés à risque doivent être ciblés. Les transporteurs

Les Etats-Unis moteurs

Cette mesure vise notamment à satisfaire les exigences liées à l'initiative américaine sur la sécurité des conteneurs (Container Security Initiative – CSI). 20 ports européens, dont Le Havre et Marseille respectent des standards afin de renforcer la sécurisation des expéditions vers les États-Unis. Les conteneurs jugés à risque doivent être ciblés. Les transporteurs

doivent communiquer les données du manifeste électronique au Bureau américain des douanes et de la protection des frontières 24 h avant le chargement des conteneurs à destination des États-Unis.

Pour les échanges vers les États-Unis également, le C-TPAT, Customs-Trade Partnership Against Terrorism, depuis novembre 2001, est aujourd'hui suivi par 7.500 entreprises internationales, qui doivent répondre à des critères de sûreté précis dans leur Supply Chain internationale.

Autre volet de la sûreté maritime, le code ISPS (International Security for Ports and Ships) est en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2004. Il impose aux ports d'établir les plans de sûreté et de mettre aux normes leurs installations. Ainsi, explique Patrick Caraux, Commandant de Port Adjoint et Responsable de la sûreté-qualité, « *le fret transitant par le port de Nantes Saint-Nazaire est soumis aux mesures issues du code ISPS. Nous collaborons avec les autres ports français en matière de sûreté.* »

Les coûts induits par le code ISPS sont répercutés par les ports sur les industriels, via les conférences ou les compagnies maritimes. Le coût moyen des surcharges sûreté est évalué à 15 euros par conteneur.

50% du fret aérien sur des vols passagers

Le règlement européen du 16 décembre 2002 et, en France, le Code de l'Aviation Civile régissent la sûreté du fret aérien. Ainsi, dans ce cadre réglementaire, et en concertation avec les agents de handling, « *l'aéroport de Lille a renforcé ses mesures de sûreté en janvier 2006, en prenant en compte la force croissante du fret (+40 % en 3 ans, 63.000 t en 2005)* », rapporte Nicolas De Clercq, responsable du département exploitation fret de l'aéroport.

Les agents de fret doivent obtenir l'agrément d'agent habilité, et donc répondre à des critères stricts de sûreté, afin d'assurer la mission de sécurisation du fret, qui revient avant tout aux compagnies aériennes. Olivier Layec, délégué général du Syndicat National des Agents et Groupeurs de Fret Aérien (SNAGFA), indique : « *Le respect de l'intégrité de la chaîne de sûreté est indispensable. 50 à 60 % du fret aérien est transporté dans des avions passagers. Notre responsabilité pourrait atteindre le milliard de dollars en cas d'attentat sur un long-courrier. Aussi nous demandons aux pouvoirs publics une solution à notre déficit d'assurance.* »

L'agrément « chargeur connu » permet aux industriels envoyant régulièrement du fret opaque ou hors gabarit de garantir la sûreté de ce type de fret. Pour le vol camionné, les transporteurs routiers doivent être agents habilités ou sous-traitants respectant de rigoureuses procédures. La sûreté du fret est financée par les opérateurs privés, et son coût oscillerait entre 7 et 9 centimes d'euros du kilo.

Christine Calais