

avons aussi investi dans du matériel pour sécuriser notre site et mené un gros travail de sensibilisation des salariés». Chez Flash Taxis Colis, filiale française du groupe Redspheer, spécialisée dans les transports urgents et sensibles, dont le siège est à Metz, « il y avait déjà des outils d'analyse en place (ndlr, la groupe Flash est certifié ISO 9001), explique Gaëtan Vanhee, responsable du projet OEA pour les onze agences françaises. Mais la démarche pour obtenir le statut en 2015 a tout de même sollicité quatre personnes à 20 % sur un an et du conseil, pour affiner les process sûreté et sensibiliser les conducteurs ».

SÉCURISER LA CHAÎNE

Même engagement interne et même recours à un consultant externe pour EMO Trans. Avec 20 salariés en France, ce commissionnaire en transports overseas maritime et aérien, filiale d'un groupe mondial, est aussi devenue OEA en 2015. « S'il s'agissait au départ, de répondre à une demande de nos clients, l'OEA constitue maintenant une base pour nous investir aujourd'hui dans une certification ISO, note Jean-Marc Richter, responsable OEA France. Et ce statut que nous sommes en train de renouveler nous importe également parce que nous souhaitons internaliser l'administration des douanes, actuellement en sous traitance. »

Chez Hexatrans, transporteur routier et commissionnaire à Lyon (environ 30 salariés), la perspective de créer, si cela se présente, un entrepôt sous douane, reste une motivation à l'heure de renouveler le statut d'OEA, obtenu en 2015 avec un parrainage du pack OEA (*). « Je ne quantifie pas si ce statut nous a directement apporté des marchés, mais je sais qu'il en a renforcé certains, estime Grégory Mermet. Et surtout, cette approche, vraiment louable, structure des processus dans l'entreprise, évite des erreurs que l'on aurait pas observé autrement ». Gaëtan Vanhee, qui travaille aussi au renouvellement du statut, pense également que « la rigueur s'inscrit dans un ensemble qui sécurise la chaîne logistique pour nos clients et, en interne, implique mieux les conducteurs. »

Chez le commissionnaire EMO Trans, Jean-Marc Richter se montre très attentif au statut des prestataires de transport. « Comme la marchandise ne passe jamais par nos bureaux, relève-t-il, nous avons besoin de savoir que les transporteurs respectent des règles de sécurité et de sûreté. Ceux qui sont OEA sont censés s'autocontrôler et adopter des process de qualité et de sûreté. Le statut OEA est donc pour nous une garantie de respect de nos critères. »

FLORENCE ROUX

(*) Le Pack OEA TLF, lancé en 2014 sur le principe du parrainage - un parrain OEA accompagne un candidat - a rencontré peu de succès, avec moins de dix statuts obtenus, "pourrait être relancé", selon Audrey Filali

3 QUESTIONS A...

ALAIN COMTE
CONSULTANT PRIVÉ

«Il y a une pénurie de déclarants en douanes»

Consultant privé spécialisé, Alain Comte a accompagné de nombreuses entreprises dans leurs démarches d'Opérateur économique agréé, ou de renouvellement de ce statut. Il avait aussi travaillé à la création par TLF du Pack OEA et fait le point sur l'évolution de cette certification.

Qu'est ce qui a changé pour le statut d'OEA depuis 2016 ?

ALAIN COMTE : Le CDU a renforcé le statut d'Opérateur économique agréé, mais sans amplifier son développement : il croît toujours, à un rythme modéré. Pour nous, l'OEA représente environ 40% de notre activité, avec 10 à 15 accompagnements par an, de huit à quinze jours, étalés sur 6 à 18 mois. Nous accueillons

des candidats au renouvellement du statut et, de plus en plus, des clients certifiés OEA qui se tournent vers la norme ISO 9001. Ils ont déjà fait toute une démarche de mise en route de processus de qualité, des exigences de sûreté et sécurité fortes.

Qui sont les aspirants OEA ?

A.C. : La proportion des industriels et chargeurs augmente. La plupart des commissionnaires sont déjà certifiés. Il y a aussi quelques logisticiens et transporteurs, essentiellement des transporteurs de conteneurs et des transporteurs

express à proximité des aéroports ou des ports. Les transporteurs ont toujours du mal à trouver un intérêt à l'OEA. Ils entrent le plus souvent dans la démarche, à la demande d'un client ou d'un prospect. Il faudrait transversaliser cette norme, en associant la Dreal et l'inspection du travail pour mieux l'adapter aux transporteurs.

Quels autres effets a eu la mise en place du CDU ?

A.C. : Nous sommes toujours en phase transitoire d'installation, mais les questions de la représentation en douane et du métier de déclarant apparaissent urgentes. Le CDU, qui a libéralisé la représentation en douane en l'ouvrant à tout le monde, impose en même temps aux représentants en douanes des critères de compétences stricts, que l'OEA exige. Ces nouveaux certificats pourraient passer par une certification diplômante, par une certification de type ISO ou, par une espèce de validation des acquis de l'expérience.

Par ailleurs, il y a une forte pénurie de déclarants en France. Peut-être par manque de filières ou d'attractivité, ou parce qu'on pensait que leur rôle se réduirait après la suppression des barrières douanières en Europe en 1993. En tous les cas, ce métier de contact et technique, reste très nécessaire compte tenu, notamment, de la complexité du travail en douane. Et cela risque d'être encore plus sensible avec ce que prépare le Brexit.

F.R.