



TRADE OBSERVER

Le bulletin d'information mensuel de Customs Bridge

Avril 2021

17

Mise au vert

LE TRANSPORT MONDIAL SE
« DÉCARBONISE »

ANTIDUMPING : UN
FABRICANT DE VÉLOS
ÉLECTRIQUES RISQUE LA
FAILLITE

LA TRANSITION VERS LA
GREEN SUPPLY CHAIN

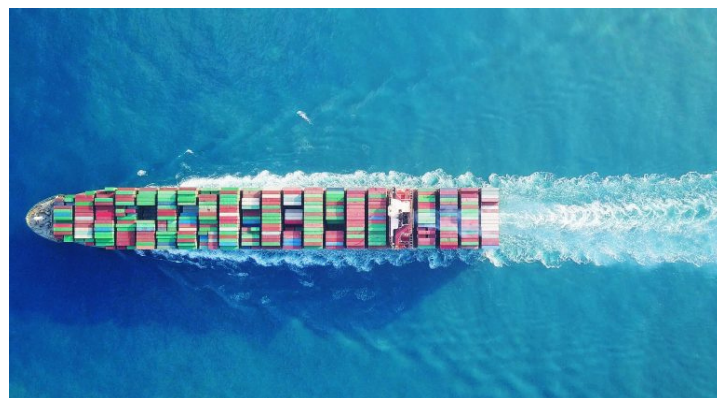
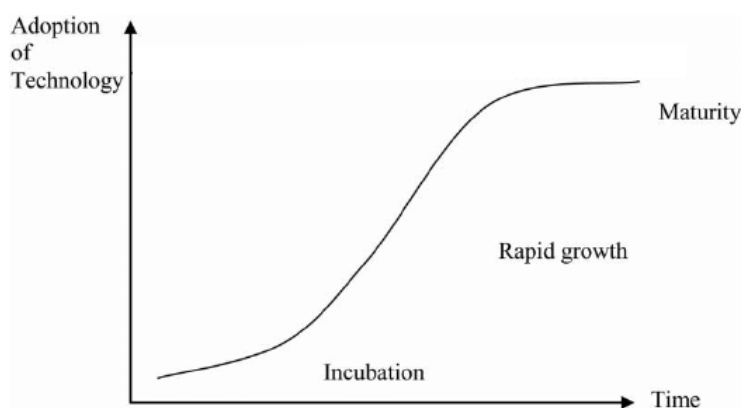


Le transport mondial se « décarbonise »

5% de carburants sans émissions d'ici à 2030 sont nécessaires pour décarboniser le transport maritime conformément aux objectifs fixé par l'accord de Paris.

En 2019, l'University Maritime Advisory Service (UMAS) a mené une étude pour parvenir à la décarbonisation du transport maritime international d'ici 2050. Les chercheurs estiment que les carburants à émission zéro doivent représenter 27 % de l'énergie totale d'ici 2036, et 93 % d'ici 2046. Donc un taux d'adoption de 5 % de carburants à émissions zéro doit être effectif d'ici 2030. Ce qui est conforme à l'Accord de Paris, voulant limiter le réchauffement climatique à moins de 1,5 degré Celsius.

Comme pour toutes les transformations industrielles historiques, l'adoption de ces carburants dans le transport maritime est appelée à suivre une courbe en S, qui se compose de trois phases : Une phase d'émergence lente, où l'apprentissage est rapide et où les coûts baissent. Puis vient une phase de diffusion, avec une l'adoption rapide, la confiance s'installe, faisant s'accroître la demande et encourageant les investissements. Finalement, lorsque la nouvelle technologie est adoptée, la courbe vient s'aplatir. Le tout, forme la lettre S au grès des différentes étapes de l'adoption de la transformation.



En qualifiant cet objectif, cela permettrait de mobiliser l'engagement des parties prenantes :

- Les entreprises d'énergie qui auraient une plus grande confiance en la demande lorsqu'elles planifient des projets de développement de carburants verts.
- Les propriétaires de cargaisons pourraient payer une prime pour les carburants à zéro émission sur un pourcentage correspondant de leur fret.
- Les investisseurs pourraient quantifier le montant de l'investissement nécessaire tout au long de la chaîne de valeur.
- les armateurs pourraient planifier des investissements dans de nouvelles constructions et des rénovations.
- Les régulateurs pourraient être appelés à garantir des conditions de concurrence équitables pour permettre la transition.

Un récent rapport de l'OMI sur les gaz à effet de serre indique que c'est bel et bien la direction à prendre. Le nombre grandissant des acteurs rejoignant la coalition Getting to Zero est un signe que l'ensemble des entités prenant part au commerce international s'articule autour de la problématique du climat et de l'écologie dans un souci de préserver la planète. Ce mouvement est grandement approuvé par Customs Bridge, dont les valeurs de protection de l'environnement au sein du commerce international s'alignent avec celle de la coalition Getting to Zero. Nous espérons qu'il aboutisse et qu'il soit un franc succès.

Antidumping : Un fabricant français de vélos électriques risque la faillite

Il s'agit d'Arnof Haddouk, président de Vélobécane, spécialiste Français de vélos électriques, qui risque de perdre son entreprise "à cause" des douanes. Vélobécane, voit aujourd'hui 11 conteneurs bloqués au port d'Anvers, ainsi que 600 000 € d'amendes à payer pour pouvoir récupérer ces conteneurs qui contiennent toutes les composantes venant de Chine pour permettre à l'entreprise d'Arnof de faire face à la saison du vélo. La raison ?

Une infraction à la loi Antidumping. En effet, selon la douane belge, Vélobécane importe des vélos prêts à être assemblés et sont donc soumis aux règles antidumping. En quoi consistent ces règles ? Un produit fait l'objet d'un dumping lorsque les sociétés du pays qui l'exportent le commercialisent à un prix inférieur à sa valeur normale. La valeur normale est généralement basée sur le prix auquel le produit est vendu dans le marché intérieur du pays qui l'exporte. Le niveau de dumping ou "marge de dumping" est donc la différence entre ce qui est jugé être la valeur normale du produit, qui est basée sur le prix au sein du marché intérieur du pays exportateur, et le prix à l'exportation du même produit.



Selon Arnof, les autorités belges font une mauvaise interprétation, car l'article 13 de cette réglementation explique que si les pièces sont en provenance de Chine elles ne doivent pas dépasser 60% du produit assemblé, sauf si la valeur ajoutée aux composants intégrés lors de la phase de montage ou de finition est de plus de 25 % du coût de fabrication, ce qui, selon Arnof, est le cas de Vélobécane.

De plus, les risques ne font qu'augmenter car le président de Vélobécane a déclaré être en attente de 5 nouveaux conteneurs, ce qui ferait un total de 16 conteneurs bloqués et d'une amende de près de 750 000 €. Le président se dit désespéré, avec la fermeture de son usine, il enregistre une perte de 100 000 € par mois.

Encore un exemple qui nous montre non seulement l'importance, les impacts et les conséquences que la douane peut avoir sur la santé économique d'une entreprise, mais aussi comment la douane est un produit à part entière. Il est donc nécessaire de prendre en considération ce facteur et bien le maîtriser lors de ses choix d'approvisionnement.

La transition vers la green supply chain

L'écologie est l'un des enjeux du siècle. La green supply chain permet d'inclure la préservation de l'environnement et les enjeux écologiques en réduisant l'empreinte carbone au sein des entreprises en plus de respecter certaines réglementations.

L'idée est simple : repenser la supply chain pour en réduire l'impact écologique et préserver l'environnement. Cela commence avec un approvisionnement écologiquement responsable. Les normes et les labels constituent le cadre de base de ce processus. Les acheteurs peuvent s'appuyer sur des critères tels que l'emplacement, les caractéristiques des produits, la politique environnementale et la production. Il existe des programmes incitant les entreprises à mesurer et analyser les émissions de CO₂. C'est le cas, par exemple, du Carbon Disclosure Project. Par ailleurs, l'ADEME (agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) propose également des programmes d'accompagnement des entreprises pour réduire l'impact environnemental des transports et de la logistique.

Les enjeux sont multiples. La gestion des risques réglementaires, opérationnels, économiques, d'image de l'entreprise ainsi que la réduction des coûts, de matières premières, d'énergie. L'accroissement des ventes et l'accès à de nouveaux marchés, grâce à l'innovation. La fédération des équipes autour de sujets qui ont du sens. L'adéquation avec la demande du client final et l'optimisation du recyclage.



Le transport de marchandises est devenu le second secteur mondial émetteur de GES. Les entreprises doivent faire face à un trafic routier toujours plus saturé et donc à des retards de livraison générant des pénalités financières venant s'ajouter aux coûts du transport.

Les projets « transports verts » menés par les entreprises porteront sur trois axes :

- L'écoconduite : une sensibilisation des chauffeurs peut avoir un impact non négligeable.
- Le renouvellement du parc routier par des véhicules à motorisation alternative.
- La refonte du réseau logistique.

Il s'agit de réétudier le réseau logistique afin de diminuer les distances parcourues et augmenter les taux de remplissage des véhicules. Cela se réalise notamment grâce au choix de zones de livraison directe et la mutualisation des transports et le développement la co-livraison.

Outre la durabilité et la résilience, une chaîne d'approvisionnement éthique est impérative pour garantir la responsabilité sociale des entreprises et adhérer au code de conduite moral. Les consommateurs exigent de plus en plus de transparence et de traçabilité dans les chaînes d'approvisionnement.