

TRADE BSERVER

Le bulletin d'information de CustomsBridge

JUILLET 2025

68

Les géants bousculent
les codes



SHEIN, LA FIN DES “FAUSSES BOONES AFFAIRES”

**LIDL PREND LE LARGE :
QUAND UN DISTRIBUTEUR DEVIENT ARMATEUR**

**ORIGINE PRÉFÉRENTIELLE :
L'ATOUT STRATÉGIQUE DES GRANDES MARQUES**

VOTRE VEILLE DOUANIÈRE

SHEIN, LA FIN DES “FAUSSES BONNES AFFAIRES”

La sanction est à la hauteur des manquements constatés. Le géant chinois de l’ultra-fast fashion Shein vient d’écoper d’une amende de 40 millions d’euros infligée par la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF). En cause: des pratiques commerciales trompeuses liées aux réductions affichées sur son site français et des allégations environnementales jugées infondées. Une décision inédite qui met en lumière les failles d’un modèle économique fondé sur l’abondance et les prix cassés.

L’enquête, menée entre octobre 2022 et août 2023, a passé au crible plusieurs milliers de produits vendus en ligne. Les conclusions sont sans appel: dans 57% des cas, aucune baisse de prix réelle n’était appliquée malgré des annonces de promotions. Pire encore, 19% des réductions étaient inférieures à celles promises et 11% correspondaient en réalité... à des hausses de prix. Ces pratiques donnaient au consommateur l’impression de réaliser des affaires exceptionnelles, là où il n’y avait qu’une manipulation des prix de référence.

Pour rappel, la réglementation française impose que le prix de référence corresponde au tarif le plus bas pratiqué au cours des 30 jours précédant la promotion. Un principe visiblement ignoré par Shein, malgré une communication affichant une volonté de conformité.



Outre les fausses promotions, la DGCCRF pointe également des allégations environnementales non justifiées. Le géant chinois, qui clame vouloir réduire de 25% ses émissions de gaz à effet de serre, n’a pas été en mesure de prouver ces ambitions sur le terrain. Une incohérence majeure pour une entreprise dont le modèle repose sur une offre massive de textiles à bas prix et une production ultra-rapide.

Shein affirme avoir pris des mesures correctrices “sans délai” après notification de la DGCCRF en mars 2024. Mais cette affaire relance un débat plus large sur la régulation des plateformes de vente à bas coût. La France, par la voix de la ministre du Commerce Véronique Louwagie, envisage désormais des mesures de déréférencement pour les acteurs récidivistes, y compris leur retrait des moteurs de recherche.

Cette sanction intervient alors que Shein prépare une introduction en bourse à Hong Kong, et pourrait fragiliser son image auprès des investisseurs. Elle traduit aussi une volonté accrue des autorités françaises et européennes de rétablir des règles du jeu équitables entre acteurs locaux et géants du e-commerce.

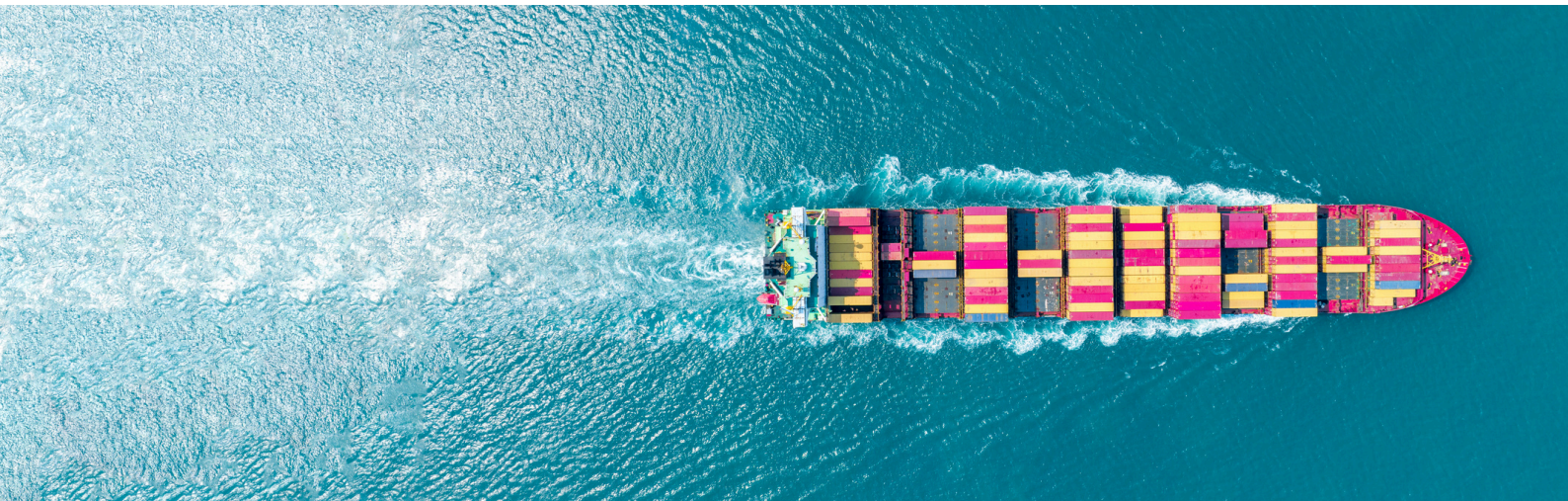


LIDL PREND LE LARGE : QUAND UN DISTRIBUTEUR DEVIENT ARMATEUR

Dans le monde feutré mais ultra-concurrentiel de la grande distribution, Lidl vient de bouleverser les habitudes. L'enseigne allemande, connue pour ses prix bas et ses opérations commerciales percutantes, se lance désormais dans le transport maritime. Aujourd'hui, Lidl fait construire cinq porte-conteneurs géants, marquant une étape inédite dans l'histoire de la distribution européenne.

Le projet est colossal : cinq navires d'une capacité de 8 400 conteneurs chacun, pour un coût unitaire de 120 millions d'euros. Ces mastodontes des mers seront livrés entre 2027 et 2028. Ils vogueront sous la bannière de Tailwind Shipping Lines, la filiale maritime du groupe Schwarz, maison mère de Lidl. L'initiative n'est pas un simple coup de communication : elle s'inscrit dans une stratégie mûrement réfléchie et profondément ancrée.

Depuis la pandémie de Covid-19, le commerce mondial tangué. Le prix du fret s'envole, les ports saturent, les délais s'allongent, et les routes maritimes deviennent instables, notamment en raison des tensions en mer Rouge. Pour un distributeur international comme Lidl, dépendre des grandes compagnies maritimes classiques est devenu un risque, voire une faiblesse. L'enseigne a donc choisi la voie de l'autonomie.



Construire sa propre flotte, c'est se libérer de la volatilité du marché du fret, planifier ses réapprovisionnements selon ses propres priorités, éviter les ruptures de stock et, à terme, réduire les coûts logistiques. Cela signifie aussi pouvoir répondre plus rapidement aux demandes saisonnières, et mieux gérer les produits non alimentaires comme le textile, l'électroménager ou les outils, souvent importés d'Asie.

Mais ce virage logistique ne s'arrête pas à la mer. En parallèle, Lidl développe ses infrastructures terrestres : la société vient de décrocher une concession au port de Barcelone pour y bâtir une plateforme logistique de 55 000 m², connectée directement aux flux maritimes. De la cale à l'entrepôt, Lidl trace une ligne logistique continue et parfaitement maîtrisée.



Au-delà de l'efficacité, c'est aussi un message politique. En prenant le large avec ses propres navires, Lidl envoie un signal clair : face à un monde incertain, mieux vaut être capitaine de son navire que passager à la merci d'une tempête. Le groupe Schwarz n'en est pas à ses débuts sur ce terrain. Depuis 2022, Tailwind opère déjà une flotte de navires en affrètement. Mais avec cette commande, il passe à la vitesse supérieure : une véritable flotte en propre, conçue pour durer, et plus respectueuse de l'environnement grâce à des motorisations dual-fuel (fonctionnant au GNL et au fuel classique).

Il faut le dire clairement : jamais un distributeur n'avait poussé aussi loin l'intégration verticale de sa supply chain. Lidl ne se contente plus d'optimiser ses livraisons : il les possède. Ce mouvement, à la croisée de la stratégie industrielle et de la logistique durable, pourrait bien inspirer d'autres acteurs du secteur. Dans un monde où les marges se rétrécissent et où chaque jour de délai coûte cher, contrôler sa logistique devient un levier de compétitivité, voire de survie.

Certains y verront un pari démesuré, un saut périlleux dans un domaine maritime aussi coûteux que complexe. D'autres salueront une vision lucide et courageuse : une forme de souveraineté logistique appliquée à l'entreprise privée. Quoi qu'il en soit, Lidl vient de lancer un signal fort : dans les années à venir, la logistique ne sera plus seulement un coût à compresser, mais un avantage stratégique à construire.



ORIGINE PRÉFÉRENTIELLE : L'ATOUT STRATÉGIQUE DES GRANDES MARQUES

Adidas, Nike et consorts ne choisissent pas au hasard leurs lieux de production. Derrière chaque usine implantée en Asie ou ailleurs se cache une logique bien plus complexe qu'un simple coût de main-d'œuvre. En cause : les accords de libre-échange signés entre l'Union européenne et de nombreux pays tiers, qui permettent d'alléger – voire d'exonérer – les droits de douane à l'importation.

Mais attention, bénéficier de ces avantages tarifaires ne se résume pas à produire localement. Il faut répondre à des règles précises d'origine préférentielle. Celles-ci déterminent si un produit peut être considéré comme « originaire » du pays signataire et donc éligible aux réductions.



Prenons l'exemple de l'accord UE-Vietnam. Si une paire de chaussures est entièrement assemblée au Vietnam conformément aux critères (notamment l'utilisation de matières de « toute position tarifaire »), elle pourra prétendre à la préférence douanière. Mais si certains composants – comme des semelles ou dessus de chaussures classés en position 6406 – sont importés et simplement fixés au Vietnam, la règle n'est plus respectée. Résultat : les droits de douane s'appliquent pleinement.

Ces contraintes techniques sont au cœur des préoccupations des multinationales, surtout dans un contexte où plusieurs accords commerciaux sont en cours de renégociation, comme ceux avec l'Inde ou l'Indonésie. Ces évolutions peuvent bouleverser les règles d'origine ou la liste des produits concernés, obligeant les entreprises à revoir leur stratégie.

Pour rester compétitives, les marques doivent parfois relocaliser certaines étapes de fabrication, changer de fournisseurs ou adapter leurs routes logistiques. Un retard d'adaptation peut coûter des millions d'euros chaque année et entraîner des ruptures d'approvisionnement, des blocages en douane et des hausses de coûts.

Ces enjeux dépassent la seule question financière. Dans un contexte où la fluidité logistique et les attentes clients sont cruciales, la maîtrise des règles douanières devient un levier de compétitivité. Les sous-traitants locaux sont également sous pression pour aligner leurs process sur les exigences des accords internationaux.

Une chose est sûre : derrière chaque paire de sneakers vendue à Paris, ce sont des décisions prises à Bruxelles, Hanoï ou Jakarta qui dessinent les contours du commerce mondial. Dans cet environnement mouvant, l'anticipation et l'agilité douanière sont plus que jamais des atouts pour les entreprises.



VOTRE VEILLE DOUANIÈRE

SIMPLIFICATIONS POUR LA CIRCULATION DES ALCOOLS ET TABACS : UN NOUVEAU DÉCRET EN VIGUEUR

Le décret n°2025-590 du 27 juin 2025 simplifie les règles applicables à la circulation en droits acquittés des alcools, boissons alcooliques et produits du tabac en France et vers les DOM. Ces nouvelles dispositions visent à alléger les formalités pour les opérateurs tout en maintenant un contrôle douanier efficace.

Un document simplifié doit désormais accompagner ces marchandises pour assurer leur traçabilité et conformité, selon les modalités précisées dans l'arrêté du 27 juin 2025. Ces évolutions marquent une étape importante pour fluidifier les flux logistiques tout en respectant les obligations réglementaires.

CITES : RENFORCEMENT DES MESURES POUR PROTÉGER LA BIODIVERSITÉ

La décision n°2025/1314 marque une étape clé dans le renforcement de la Convention CITES. Des amendements aux annexes I, II et III sont proposés afin de mieux encadrer le commerce international des espèces animales et végétales en danger, ainsi que de leurs parties (peaux, plumes, dents) et produits dérivés. L'objectif : garantir que ces échanges ne compromettent pas la conservation de la biodiversité.

Pour l'instant, il s'agit de simples propositions. Leur mise en œuvre nécessitera l'adoption d'un règlement européen qui viendra modifier le RÈG. 2023/966 et, par extension, le règlement de base n°338/97.

📌 Rappel :

L'importation dans l'UE de produits soumis à la CITES exige une présentation préalable au bureau de douane pour contrôle et visa, accompagnée des permis ou notifications d'importation selon l'annexe concernée.

Aujourd'hui, la CITES protège déjà 6 610 espèces animales et 34 310 espèces végétales de la surexploitation liée au commerce international. Ces mesures visent à préserver des écosystèmes où certains acteurs – primates, abeilles, champignons, chauves-souris ou encore plancton – jouent un rôle vital pour la planète.

ROYAUME-UNI : MISE À JOUR DU TARIF DOUANIER AU 18 JUILLET 2025

La douane britannique actualise son tarif douanier (classement, taux de droits, calculs) et ses pages sur les accords de libre-échange et les règles d'origine préférentielles et non préférentielles. Ces nouvelles dispositions entreront en vigueur le 18 juillet 2025. Les opérateurs sont invités à vérifier leurs procédures pour rester conformes et optimiser leurs flux.





VOTRE VEILLE DOUANIÈRE

DOM : NOUVEAU CONTINGENT D'EXPORTATION POUR LE RHUM

Un arrêté actualise la répartition annuelle du contingent d'exportation de rhum traditionnel entre les distilleries agricoles et sucrières des DOM (Guadeloupe, Guyane, Martinique, La Réunion). Ce texte, qui remplace celui de 2023, entrera en vigueur le 1er janvier 2026.

PRODUITS ÉNERGÉTIQUES : MISE À JOUR DES DROITS ET TAXES AU 1/07

Le BOD n°7582 détaille les tarifs normaux d'accises applicables aux produits énergétiques conformément aux articles L312-35 et L312-636 du Code des impôts. Cette mise à jour précise les droits et taxes en vigueur à compter du 1er juillet 2025.

MACF : EXTENSION DES MESURES

Une nouvelle mesure visant à réduire le risque de fuite de carbone dans les secteurs soumis au CBAM (Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières) devrait être ajoutée d'ici fin 2025. Ce dispositif, lié à la réforme du système européen d'échange de quotas d'émission (SEQUE) prévue en 2026, vise à éviter la délocalisation de productions à forte intensité carbone vers des pays aux normes moins strictes.

Rappel important : à partir du 1er janvier 2026, les importateurs devront s'acquitter des certificats MACF, marquant la fin de la période transitoire.

ALCOOLS : PRÉCISIONS SUR LA COMPTABILITÉ-MATIÈRES ET LE CONDITIONNEMENT

Le BOD n°7583 précise les modalités liées au Code des impositions sur les biens et services concernant :

- le suivi des opérations de conditionnement et d'assemblage,
- les obligations de tenue de la comptabilité-matières (enregistrement des mouvements, stockage, pertes),
- et leur inscription dans la déclaration mensuelle et l'inventaire annuel.

Ces règles visent à renforcer le contrôle et la traçabilité des flux d'alcools.





RÉFORME DOUANIÈRE DE L'UE : LE CONSEIL ADOPTE SA POSITION SUR LE FUTUR CDU

L'Union européenne franchit une étape décisive vers la modernisation de son cadre douanier. Le Conseil vient d'adopter une position commune sur la réforme du Code des douanes de l'Union (CDU), ouvrant la voie aux négociations avec le Parlement européen.

Cette réforme ambitieuse prévoit :

-  La création d'une autorité douanière européenne (EU Customs Authority) chargée de coordonner les autorités nationales, gérer la plateforme de données douanières et renforcer la gestion des risques.
-  Un hub douanier unique, portail numérique centralisé où les entreprises pourront déposer une seule déclaration valable pour plusieurs envois, tandis que les autorités accéderont en temps réel à toute la chaîne logistique.
-  Un régime renforcé pour les opérateurs de confiance, avec l'élargissement du statut d'OEA vers une catégorie de "Trust and Check Traders" permettant, sous conditions strictes, une mise en circulation simplifiée des marchandises dans l'UE. Le statut OEA classique restera maintenu pour les PME.
-  La modernisation du traitement du e-commerce, pour mieux contrôler les flux et lutter contre l'entrée de marchandises non conformes ou dangereuses.

L'objectif est double : protéger le marché européen tout en allégeant les charges administratives des opérateurs et des autorités douanières. Le texte final devra encore être validé par le Conseil et le Parlement avant son entrée en vigueur.

