

COMMISSION AGRICOLE ET AGROALIMENTAIRE INTERNATIONALE



Brexit

Retour d'expérience d'une importante société de logistique sur la mise en place par l'Union européenne des nouvelles formalités douanières et sanitaires pour les produits agricoles et agroalimentaire en provenance du Royaume-Uni.

Contributeur : Florence ABEASIS – FranceAgriMer (MAEI/UCIPAC)

Le retour d'expérience d'une importante société de logistique – spécialiste du transport frigorifique pour l'IAA et pour la restauration en Europe – sur la mise en place au 1^{er} janvier 2021 par l'Union européenne des nouvelles formalités douanières et sanitaires pour les produits agricoles et agroalimentaire en provenance du Royaume-Uni, permet d'apporter un certain nombre d'éléments de réflexion sur les incidences éventuelles pour le transport et le commerce avec le Royaume-Uni, de la mise en place par les autorités britanniques, de formalités équivalentes pour les produits agricoles et agroalimentaire en provenance de l'Union européenne.

Ainsi, ce retour d'expérience a permis de faire le constat que **les difficultés logistiques rencontrées pour les exportations du Royaume-Uni vers l'Union européenne ont majoritairement concerné les produits agro-alimentaires assujettis à des formalités et des contrôles sanitaires**. Cela laisse envisager une situation comparable pour l'exportation des mêmes produits de l'Union européenne vers le Royaume-Uni dès la mise en place de la certification et surtout des contrôles sanitaires. Sauf résorption des délais provoqués par le passage aux frontières, des risques de surcoûts importants sont à prévoir ainsi que des problèmes logistiques pouvant se traduire par une remise à plat des stratégies logistiques et commerciales.

Les problématiques douanières (la facturation rapide, les droits d'importation facturés selon des règles et des preuves d'origine difficiles à appréhender, etc.) et sanitaires (certaines mentions sur les certificats sanitaires, les cohérences entre établissement et région d'origine, etc.) ont posé de nombreuses difficultés ou ont été source d'incompréhensions. Les chauffeurs ont également rencontré des problèmes (questionnaire à la frontière) dans l'autre sens, et ont été soumis à des contraintes de procédures ou d'infrastructures, responsables de l'immobilisation des camions sur les sites d'accueil.

Le recours, jusqu'à présent courant, au groupage, pour diminuer les coûts de transport et de logistique, est apparu avec la mise en place de la certification et des contrôles sanitaires comme un facteur de risque très important en cas de transport de produits couverts par différents certificats et soumis à différents contrôles. Pour la société de logistique interrogée, il n'est cependant pas envisageable pour certaines entreprises ou certains transporteurs de dissocier les cargaisons avec contrôles sanitaires et celles sans.

Le passage aux contrôles sanitaires est ainsi le plus redouté par les transporteurs et devrait être le plus délicat pour les entreprises qui n'ont pas l'habitude ou qui sont mal préparées aux formalités sanitaires d'export-import à destination d'un Pays-tiers. Pour y faire face, la société de logistique rencontrée propose à ses clients un service intégré de représentant en douane dans ses contrats de transport.

Cette société de logistique considère également que des solutions devraient être recherchées pour désengorger les structures d'accueil de Calais ou de Douvres, cet axe concentrant 95% du trafic transmanche. Pour elle, une solution serait de déplacer les contrôles à l'intérieur des frontières (au niveau des aéroports dotés de poste de contrôle vétérinaire par exemple) en scellant le chargement le temps de l'acheminement. Une autre solution proposée serait en cas de groupage, de pouvoir décharger sur-place la partie du camion que l'entreprise ou son représentant doit régulariser sans bloquer le déroulement du reste de la livraison. Les solutions proposées ne sont toutefois pas envisageables dans le cadre réglementaire actuel.

Pour la société de logistique, il existerait aussi des imprécisions et/ou incertitudes administratives qu'il faudrait lever. Il serait également souhaitable de mettre plus d'informations et d'applications simples à la disposition directe des différents opérateurs (identifier par exemple avant ou pendant le passage la nécessité ou non d'un contrôle par code produit, autoriser les documents faxés alors que des originaux sont requis, etc.) permettant ainsi d'uniformiser les conditions et le traitement des chargements.

La société de logistique rencontrée considère que des surcoûts importants du passage en douane pourraient remettre en cause les stratégies commerciales, avec des distributeurs qui pourraient être amenés à favoriser les gros volumes et donc les plus gros fournisseurs.

Le passage en douane pourrait aussi redessiner les routes d'approvisionnement, en particulier de l'Irlande. C'est ainsi une tendance lourde que confirme cette société de logistique, que les exportations vers l'Irlande devraient éviter le passage par l'Eurotunnel et le Royaume-Uni au profit des routes maritimes (Caen, Dunkerque).

Toutefois, pour ce qui est du fret avec la Grande-Bretagne, le site de Calais devrait continuer d'attirer l'essentiel du trafic, avec un passage de 10 000 camions/jour contre 700 à 800 camions/jour pour les meilleurs sites portuaires où accostent 4 -5 bateaux/jour à destination du Royaume-Uni. D'éventuelles nouvelles routes maritimes pourraient être utiles mais, en comparaison du site de Calais, risqueraient d'être vite saturées.