

Swiss Shippers' Forum 2023 à Interlaken: rétrospective

Nouvelle normalité

Les chargeurs ont rencontré un nombre croissant de défis en 2022. Le Swiss Shippers' Forum 2023 à Interlaken a permis de fournir une vue d'ensemble, de soulever des questions centrales et de proposer des pistes de solution. 15 conférenciers venus de la Suisse et de l'Europe ont partagé leur savoir avec une centaine de participants durant deux journées intenses émaillées de questions et de réponses.

Plus d'une centaine de participantes et de participants se sont rassemblés sous la devise «Making the new normal YOUR normal» à l'édition 2023 du Swiss Shippers' Forum, fin avril à Interlaken. Les débats étaient axés sur des échanges concernant les nouvelles tendances et informations du commerce extérieur. Il n'y a hélas pas moins de problèmes à l'ère post-Covid.



Fabio
Regazzi,
président
du SSC

Save the Dates

Hôtel Ambassador, Berne - 28 juin 2023

Le déroulement et les résultats de l'assemblée générale du SSC du 28 avril feront l'objet d'un rapport global en lien avec la prochaine **assemblée générale extraordinaire du 28 juin 2023**.

Séminaire de douane à Berne

Nous vous invitons à noter dès à présent la date du **20 septembre 2023** pour le séminaire de douane et du commerce extérieur. Des informations détaillées seront publiées sur le site Internet du SSC sous peu.

www.swiss-shippers.ch



Photo: Hélène Tobler/SSC

Beat Hirschi (à g.), Hyundai Hydrogen Mobility, a présenté un camion circulant à l'hydrogène.

Les effets du conflit entre la Russie et l'Ukraine ont éclipsé les défis auxquels les entreprises ont dû faire face. Il s'agit de la pénurie de main d'œuvre qualifiée, de la décarbonation à venir et de la responsabilité des chargeurs, de la résilience des chaînes d'approvisionnement qui fait défaut ainsi que des répercussions d'une éventuelle crise énergétique.

Après le mot de bienvenue du président du SSC, le conseiller national Fabio Regazzi, qui a souligné la forte participation de la Suisse Romande, Philipp Muster a présenté l'état actuel de la révision totale de la loi sur les douanes et le système informatique Passar 1.0 imminent, après avoir passé en revue les thèmes de cette édition. Cette présentation lui a permis de démontrer les nombreuses et considérables simplifications administratives que le développement du nouveau système apporterait aux chargeurs. Il est par exemple prévu que l'importateur et l'exportateur puissent à l'avenir établir une déclaration mensuelle groupée,

après avoir obtenu l'autorisation correspondante. La révision totale de la loi sur les douanes doit néanmoins être traitée et approuvée par le Parlement au préalable. Une entrée en vigueur ne peut être envisagée avant 2025.

Les défis actuels en matière de transport maritime et dans l'arrière-pays ont été décrits par les conférenciers Elmar Ockenfels, représentant du port d'Anvers-Bruges, et James Hookham, secrétaire général du Global Shippers Forum. Tandis qu'Elmar Ockenfels réclamait une communication plus étroite et une collaboration durable de tous les intervenants en matière de résilience de la chaîne d'approvisionnement, James Hookham a braqué les projecteurs sur le travail qui attendait les chargeurs, notamment en matière de décarbonation et de numérisation. Les beaux jours des oligopoles des armateurs semblent en revanche comptés.

À suivre page 26

Suite de la page 25



Jordi Espin Vallbona a parlé de projets pilotes des chargeurs espagnols.

Sur le podium, André Auderset (SVS), Frank Furrer (VAP) et Reto Jaussi (ASTAG) ont abordé l'absence de vision globale du transport suisse de fret. La demande du Conseil fédéral d'acheminer plus de marchandises sur le rail et de poursuivre la décarbonation du trafic routier a rencontré un écho favorable. A. Auderset a néanmoins réclamé une attention accrue en faveur des ports rhénans suisses au niveau fédéral et l'amélioration de l'indemnisation dans le cadre du mix des modes de transport afin de garantir l'approvisionnement du pays. F. Furrer a appelé à un «changement de système», vu les grands besoins de rénovation dans le fret ferroviaire et la perspective de devoir transporter 30% de fret en plus par rail d'ici 2050. R. Jaussi a souligné les efforts de décarbonation des acteurs suisses du transport routier dont les pouvoirs publics ne tiennent pas assez compte.

Le CEO de Hyundai Hydrogen Mobility, Beat Hirschi, a présenté l'univers des véhicules utilitaires à pile à combustible. Il considère qu'une approche ouverte aux différents systèmes faisant la part belle aux véhicules hybrides constitue la variante de décarbonation la plus prometteuse et a démontré les points forts de ses propres véhicules devant l'hôtel qui accueillait la conférence. Un aperçu des nouvelles conditions-cadres des formations sur les marchandises dangereuses dans le fret aérien par Stefan Jenny a suivi

cette présentation. Heike-Andrea Rupert a abordé le problème de la pénurie de personnel qualifié en Suisse, un thème qui a été approfondi par un workshop.

Les opportunités que représente le changement de paradigme dans le secteur de la logistique ont été présentées par Jordi Espin Vallbona, secrétaire général du Spanish Shippers' Council et Strategic Relations Manager de l'ESC à Bruxelles. Placer le fret au centre de la réflexion représente la clé du succès, selon lui. Les acteurs de la chaîne d'approvisionnement devraient s'accorder sur des objectifs communs à travers des normes unifiées, un code pour les activités de cargo handling, un certificat de chargeur et, dans le cadre d'un compromis, par ex. avec des chauffeurs de camion selon la charte IRU. Un essai pilote de ce type court en Espagne.

L'avenir en point de mire

La mise en œuvre du système de transport suisse Cargo Sous Terrain[®] a largement progressé, a expliqué le président du conseil d'administration Peter Sutterlüti. Les travaux du système de tunnel ont commencé sur le site avec des forages de test et des mesures géophysiques. «Nous allons en profondeur», a-t-il ajouté. Le premier tronçon partiel reliant Härkingen à Zurich devrait être opérationnel en 2031.

Gaspard Lhermitte, analyste de marché chez Alpiq à Lausanne, a répondu à la question essentielle, pour de nombreuses firmes, de l'approvisionnement en énergie (faisabilité financière). Il a mis en avant la rivalité entre les sources d'énergie qui se développent différemment à l'ère de la décarbonation. Les chargeurs doivent s'attendre à un niveau de prix élevé avec une disponibilité d'énergie fluctuante, la demande s'avérant élastique.

Les questions d'avenir sur la durabilité et l'énergie ont été discutées par **Thierry Burkart** (à g.), **Peter Sutterlüti** (2^e à g.), **Jürg Grossen** (2^e à d.) et **Gaspard Lhermitte** (à d.).

Le conseiller des États Thierry Burkart a placé l'action de l'ASTAG «we go green» au cœur de sa présentation. La branche qui entend réduire les GES de 50% de 1990 à 2030, par des mesures volontaires, mise sur une approche technologiquement neutre qui doit également se refléter dans la perception de la RPLP. Toutes les technologies de propulsion alternatives doivent être mises à profit.

Lors de la table ronde sur la durabilité, le conseiller national Jürg Grossen et T. Burkart se sont accordés sur le fait que la voie vers une mobilité durable



Frank Furrer de VAP a exigé un «changement de système» sur le rail.

doit aller de pair avec une production et une efficacité énergétique accrues pour réussir en Suisse. Les projets nationaux et internationaux de production d'électricité et d'hydrogène sont tout aussi pertinents que la mise en réseau des systèmes de sources d'énergie avec les flux de marchandises.

Pour clore l'événement, le divisionnaire Rolf André Siegenthaler, chef de la base logistique de l'armée depuis 2022, a décrit comment l'armée suisse entendait assurer la sécurité de la Suisse et de sa propre logistique. L'armée sera «apte au combat dans la décennie à venir» à la suite de programmes de renouvellement. C'est le cœur du message délivré. La Suisse forme militairement environ 20000 jeunes par an, contrairement à de nombreux pays voisins, et investit dans son propre réseau logistique afin de pouvoir assurer le réapprovisionnement. L'acceptation sociale progresse incontestablement. *cd*



Des développements du marché et de la politique lourds de conséquences pour les affréteurs, dit le GSF

«Nous n'en sommes qu'au début»

Le secrétaire général du Global Shippers Forum James Hookham a estimé, dans un entretien accordé à Christian Doepgen, que les chargeurs seraient malavisés de sous-estimer l'impact et le dynamisme des développements actuels. Ils doivent défendre leur position en matière de décarbonation, de numérisation et de concurrence, et insister pour obtenir des directives claires des autorités.

James, les questions de fond ne sont-elles pas en bonne voie pour les chargeurs du monde entier?

Les approches de qualité sont nombreuses, mais le paysage économique-politique change rapidement. Prenons les méta-thèmes décarbonation, numérisation et régulation de la concurrence, qui demandent un revirement important. Le rôle du GSF consiste à soutenir les organisations de chargeurs tels que le SSC sur le plan mondial, afin qu'elles atteignent leurs objectifs, et à mettre à leur portée au sein de ce réseau les connaissances acquises dans les autres régions.

Où se situent les pierres d'achoppement en matière de numérique?

La digitalisation a une portée considérable et nous ne pouvons que deviner son effet disruptif, comme le montre l'exemple des ventes en ligne et en magasin. Dans le domaine jusqu'ici négligé des plateformes de fret en ligne, le GSF a pu poser un jalon avec la charte de données, en collaboration avec la Fiata en tant que représentant mondial des transitaires.

La protection des données économiques et juridiques est centrale. La charte définit l'usage de ces informations et détermine les normes en termes de sécurité des données. La protection contre les cyber-attaques, la perte de données et les questions de responsabilité ont été redéfinies, ainsi que l'obligation de déclaration entre partenaires commerciaux.

«Nous souhaitons obtenir une protection équivalente pour les chargeurs en B2B à celle des particuliers en B2C.»

Quel est l'objectif?

«Nous souhaitons obtenir une protection équivalente pour les chargeurs en B2B à celle des particuliers en B2C.» Lors du récent Swiss Shippers' Forum nous avons notamment débattu avec le professeur Alexander von Ziegler de la possibilité d'intégrer cet aspect du commerce



Photo: GSF, serts/Gettyimages

«Restons vigilants», dit James Hookham.

numérique dans la Commission des Nations unies pour le droit commercial international (UNCITRAL) à l'échelle mondiale. Nous suivons cela de près.

Comment évaluez-vous la poursuite de la mise en œuvre de la décarbonation?

Il s'agit d'un sujet fastidieux, compliqué et onéreux pour les chargeurs. Le prix des carburants peut doubler rapidement et se répercuter sur les chargeurs, comme on l'a vu pour les carburants à faible teneur en soufre. Il importe de rester réaliste dans ce contexte de renchérissement évident.

Nous nous positionnons contre les taxes sur le dioxyde de carbone imposées par les transporteurs aux chargeurs en l'absence d'évaluation des coûts et des avantages de la baisse actuelle des émissions. Les armements ne devraient pas répercuter les coûts des nouveaux carburants sur les clients sans répondre à des contraintes claires. Les pouvoirs publics doivent imposer une politique cohérente et harmoniser la mise en œuvre des mesures adéquates. On pourrait intégrer des «couloirs maritimes verts» dans la supply chain, ce qui permettrait aussi aux chargeurs de réduire leur empreinte carbone.

Quels sont les autres thèmes environnementaux à l'ordre du jour?

Le thème des organismes nuisibles invasifs issus de conteneurs contaminés, dont on parle depuis une dizaine d'années, figure à nouveau à l'agenda de la Convention internationale pour la pro-

tection des végétaux (CIPV). On sous-estime ce problème. Souvenons-nous de la «famine de la pomme de terre» provoquée par la propagation du mildiou au 19^e siècle. Des contrôles aléatoires montrent que beaucoup de conteneurs sans fret périssable sont contaminés par la boue, des nuisibles, etc. Il serait judicieux de répartir les risques entre les acteurs de la supply chain à travers le système de «responsabilité fiduciaire» de la CIPV.

La solution permettant de contrôler les 241 M. d'envois par conteneurs par an est numérique. Les informations récoltées à propos d'une box (lieux de séjour, itinéraires, date du dernier nettoyage, etc.) sont une contribution précieuse. La branche suit déjà cette voie avec des solutions de suivi et de traçabilité. En juillet, nous débattons de nouvelles solutions en marge de la conférence de la CIPV.

Qu'en est-il de la concurrence en mer?

C'est un sujet récurrent qui revêt une importance cruciale pour les chargeurs. Avec le règlement d'exemption par catégorie en faveur des consortiums, la suspension des conditions de concurrence est disproportionnée par rapport à l'effet souhaité sur le commerce. C'est un terreau favorable à l'occurrence de nombreux problèmes, et on pourrait faire appel à des solutions plus ciblées et plus transparentes. En avril 2023, une première étape importante a été franchie avec le projet de loi du membre du Congrès John Garamendi. Il a proposé la fin de l'exemption par catégorie pour les armements.

Cela est-il suffisant?

Il y a d'autres signaux encourageants. La Federal Maritime Commission s'engage de plus en plus contre les frais excessifs de surestaries et de rétention que les chargeurs et transitaires critiquent depuis longtemps. L'alliance japonaise ONE et Wan Hai Lines viennent de payer resp. 1,7 «M. d'USD et près de 1 M. d'USD dans le cadre d'un règlement pour des surcharges injustifiées. C'est un début.