

Camion ou bateau

Les bonnes solutions logistiques

Qu'ils soient routiers ou maritimes – personne n'ose évidemment penser à l'aérien – les modes de transport mais aussi l'organisation, sont au cœur de toutes les préoccupations logistiques des exportateurs : disponibilité des camions, des bateaux, lenteur des services administratifs marocains au port de Tanger et aussi parfois au port d'Algeciras et enfin les coûts d'une traversée parmi les plus chères du monde. Tour d'horizon de la situation actuelle.



Nous savons tous qu'un accès suffisant à l'efficacité des transports, est une condition préalable au développement de la bonne circulation des denrées alimentaires. A cette considération, il faut ajouter l'augmentation du commerce international des fruits et légumes

avec le nombre croissant des pays qui s'y engagent, et qui imposent des améliorations constantes à des origines comme le Maroc, alors que nous ne sommes qu'à une portée de regard de l'Europe.

Il semble que nous soyons restés trop longtemps sur l'idée de cette proximité, alors que des pays com-

me l'Argentine, le Brésil ou encore l'Afrique du Sud, narguent les distances qui les séparent de l'Europe, avec des exportations elles aussi en augmentation. Enfin, n'oublions pas nos véritables concurrents que sont l'Egypte, la Turquie et bien sûr aussi... l'Espagne, qui eux, viennent carrément piétiner sur les plates bandes de nos marchés habituels.



Des innovations bateau, tardives mais efficaces

Certaines améliorations et même une innovation comme la création d'une ligne directe Agadir-Dunkerque, ont atténué une partie des soucis de nos exportateurs, mais les mauvais prix de ce début de campagne export ont vite repris le dessus. Les contraintes sont différentes pour les primeurs et les agrumes – une tomate n'a pas la même durée de vie qu'une clémentine, et surtout les niveaux de prix en ce début de campagne n'ont pas de quoi réjouir les tomates du Souss.

Pourtant, cette nouvelle ligne vers Dunkerque ouvre une véritable porte pour le marché marocain des fruits et légumes, vers les principales villes d'Europe et dans des délais satisfaisants : quatre jours pour Dunkerque avec à bord xxxxxx palettes.

La ligne Agadir-Dunkerque dédiée



principalement aux chargements en conteneurs, est assurée depuis ce début de campagne par deux navires de l'armateur marocain IMTC, à raison d'un départ chaque mercredi. Le logisticien Daily Fresh assure la livraison des conteneurs pour les destinations les plus proches, ou des ré-expéditions par camion de 26 palettes, vers des sites plus éloignés. Les exportateurs en sont très satisfaits, et l'on se de-

mande pourquoi une telle organisation n'a pas commencé plutôt ?

Transport camion, La solution Roll on, Roll off

En ce qui concerne le transport par camion, le plus utilisé pour les exportations de primeurs, le système RO/RO Tanger-Algéciras pourrait être intéressant. Reste le coût exorbitant de la traversée et les difficultés administratives (police, douane,

phyto, etc) à Tanger et parfois à Algeciras aussi, et que certains interprètent comme malveillantes. Il est vrai que l'on pourrait peut-être comprendre la raison de ces tracas de la part des espagnols qui tentent régulièrement de faire du lobbying à Bruxelles contre nos exportations, mais plus difficilement de nos propres services à Tanger où les difficultés sont multiples. Pourtant, la solution du RO/RO faciliterait bien les échanges. Car effectivement, une remorque déposée sur un bateau à Tanger, et reprises par un tracteur espagnol à Algeciras, faciliterait bien les échanges. On pourrait même songer à un retrait des lenteurs de l'administration espagnole à Algeciras, si ce sont des tracteurs espagnols qui font le transport.



Mais où trouverait-on la flotte de tracteurs marocains pour tirer les 30.000 remarques qui font la traversée à chaque campagne ? Il est question de ce problème depuis plusieurs années sans constater une véritable amélioration. A tel point que le Groupe Agrisooss au vu de l'évolution rapide de ses exportations et las des difficultés qui y sont liées, s'est engagé dans l'intégration totale

par l'achat de sa propre flotte et la mise en place d'un bureau de transit à Tanger. Le Groupe dispose maintenant d'une trentaine de tracteurs, 16 remorques frigo, 6 remorques plateau, et un parc véhicules d'une centaine de tracteurs sous-traitant.

Quel avenir pour nos exportations ?

La question du transport ne doit pas être l'arbre qui cache la forêt. C'est à un ensemble de problèmes que nous devons faire face. Le Président de l'APEFEL, Abderrazak Mouisset l'avait souligné au cours d'une intervention à Fruit Logistica 2008, alors que nous étions partenaires officiel du Salon : « *l'agriculture dans sa multifonctionnalité, est au cœur même de l'équilibre de notre pays dans ses fonctions essentielles : économiques et sociales. Dans cet esprit de pérennité, nous avons le droit et même le devoir d'intervenir auprès des ministères concernés. L'Etat est au service de tout un pays et des Groupes qui le composent.* ».

Il est vrai qu'une organisation aussi importante (dans sa nature comme dans sa quantité) que celle de nos exportations agricoles, ne pourra se faire sans une réflexion globale et la participation effective des ministères concernés. Il y a en face de nous des géants qui passent des commandes de dizaines de milliers de tonnes, nous devons être prêts, non seulement pour les produire mais aussi pour les livrer ! ■