



Logistique des fruits et légumes

Le conteneur prend le relais du camion

Abdelaziz Ghouibi

Où en est le programme d'adaptation du transport des fruits et légumes frais aux exigences de la réglementation de l'Union européenne ? Celle-ci favorise le fret multimodal de manière à réduire drastiquement la circulation des marchandises par voie routière et les émissions de CO₂. Or, au Maroc l'exportation par camions s'est considérablement développée. En particulier pour ce qui concerne les primeurs. Car, ce mode offre des avantages indéniables.

«Flexibilité, réduction du temps de transit, respect de la chaîne de froid et livraisons directes, avec à la clé la traçabilité requise, autant d'avantages», explique Kacem Bennani Smires, DG du groupe Delassus. De fait, la tendance répondait à l'évolution du commerce international des fruits et légumes. Celle-ci s'est traduite par le rapprochement des exportateurs de leurs clients via la réduction des intermédiaires et l'augmentation des ventes fermes. D'où l'intérêt grandissant pour l'utilisation du camion. Mais depuis l'adoption du programme Marco Polo en 2003, les choses ont évolué autrement. «Tout d'abord, les ports de Tanger ville tout comme celui d'Algésiras sont devenus de véritables goulots d'étranglement», rappelle Younes

Zrikem, le président de l'Association marocaine des exportateurs et grand opérateur du secteur des primeurs. De même, la nouvelle politique européenne oblige, la tarification du transport routier s'est inscrite dans un trend haussier sans précédent, précise le chef de file des exportateurs. A tel point que le prix d'une cargaison a grimpé à 4.500 euros. Aussi, la profession a-t-elle initié une réflexion pour s'adapter à la nouvelle donne. Depuis, c'est le retour en force du transport maritime à partir de la principale région de production de primeurs, le Souss en l'occurrence.

Actuellement, pas moins de 6 lignes maritimes sont opérationnelles entre le port d'Agadir et plusieurs ports européens. IMTC,

CMA-CGM et Maerks exploitent ces lignes selon une rotation d'au moins un départ par jour. C'est ainsi que des plaques tournantes du commerce mondial des fruits et légumes comme Rotterdam, Brême, Port Vendre ou encore Portsmouth se trouvent connectées directement à la station d'Agadir. Et, tout récemment une nouvelle ligne a été ouverte entre le port d'Agadir et celui de Saint Petersburg en Russie. C'est donc, le conteneur frigorifique qui prend de plus en plus le relais. Pour le moment, il représente 32% du trafic contre 46% pour le camion et 22% pour le conventionnel (emballage plus palette). «Mais, il enregistre une progression remarquable», relève Bennani Smires. «Evolution irréversible, renchérit Fouad Benabdellajil, un opérateur de la région du Souss

122 ■ Agriculture du Maghreb ■ n°47 ■ Novembre 2010

Logistique fruits et légumes



1. au Maroc l'exportation par camions s'est considérablement développée. En particulier pour ce qui concerne les primeurs.

2. Actuellement, pas moins de 6 lignes maritimes sont opérationnelles entre le port d'Agadir et plusieurs ports européens.

qui exporte sur le marché britannique via Portsmouth. Car, outre l'économie en termes de coûts qu'il occasionne, l'utilisation du conteneur est pratique dans la mesure où la gestion informatique permet de suivre son itinéraire de l'origine jusqu'à la destination finale. Autre argument de taille, que les exportateurs tiennent désormais pour outil marketing: l'aspect écologique. Mieux encore, les opérateurs marocains ont pu obtenir l'introduction et l'usage du conteneur de 45 pieds. C'est le même volume que la charge utile d'un camion. Au niveau des coûts, il représente

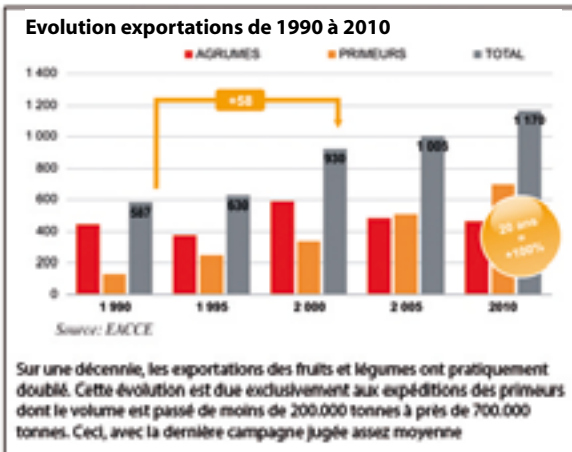
une économie de 20% par rapport au camion.

Comment en est-on arrivé là ?

L'onde de choc a été ressentie suite à la sortie du «livre blanc» sur le transport routier. Les projections tablaient déjà sur un doublement du trafic à l'intérieur de l'Union européenne. Ceci, à l'échéance 2010. Et le trafic transfrontalier doit aussi augmenter de 50% à l'horizon 2020. Or, ce mode de transport est complètement dépendant des énergies fossiles réputées les plus polluantes. Sans

oublier les nuisances et les risques d'accidents de circulation qu'elles génèrent. D'où, la mise en œuvre du programme Marco Polo (2003-2006) visant à transférer la circulation des marchandises de la route vers des modes plus respectueux de l'environnement. Doté d'une enveloppe financière de 75 millions d'euros (environ 8,2 milliards de DH), l'objectif est d'encourager l'inter-modalité en impliquant de plus en plus le transport ferroviaire et la navigation maritime. Cela représente 12 milliards de tonnes/km/an. La réalisation de cet objectif passait par la mise en place d'actions encourageant la

124 ■ Agriculture du Maghreb ■ n°47 ■ Novembre 2010



création d'autoroutes maritimes ou encore des services de fret ferroviaire de qualité géré par un guichet unique. Ces actions devaient modifier la manière de gérer le transport de fret non routier et d'exploiter les réseaux transeuropéens de transport ou les corridors paneuropéens. A cette fin une plafonnée à 35% du coût a été accordée. Parallèlement, des mesures dissuasives ont aussi été mises en place. En titre d'exemple, la Suisse a interdit

la circulation des camions durant la nuit. Du coup, c'est du fret en plus pour le rail ou les transbordement maritimes. Pour rappel, le Règlement européen y afférant est entré en vigueur le 3 août 2003.

Aujourd'hui, les enjeux s'annoncent encore plus importants, compte tenu des objectifs de développement assignés aux secteurs des agrumes et primeurs. Le volume exportable à l'horizon

2018 devrait atteindre 3 millions de tonnes contre 1,2 million réalisés actuellement. Or, c'est celui des primeurs qui s'annonce le plus important: 1,7 million de tonnes. Tous les efforts d'adaptation et d'amélioration devraient donc concerner ce créneau. Pour ce qui est des agrumes, l'effort sera essentiellement concentré sur les petits fruits et particulièrement la clémentine.

Article paru dans l'Economiste sous la plume de Monsieur A. Ghouibi