

La filière fruits et légumes profes

La chaîne logistique des fruits et légumes est longtemps restée à l'écart des bouleversements qu'ont connus d'autres secteurs sous l'impulsion des exigences du « just-in-time ». Aujourd'hui, elle doit à son tour optimiser ses pratiques. Tour d'horizon à l'occasion de la première édition du Salon international d'affaires de la filière fruits et légumes, Medfel, qui se tiendra du 28 au 30 avril ().*

Les acteurs véritablement spécialisés dans la chaîne logistique des fruits et légumes sont peu nombreux, une cinquantaine. Plus de la moitié sont situés dans le Sud-Est, sur un axe Perpignan-Cavaillon. « C'est une activité très spécifique, très saisonnière, avec des contraintes fortes de « ramasses » auprès d'un tissu de producteurs diffus. Les contraintes de livraison sont fortes également, en flux très tendu, car on ne transporte et on ne stocke pas les fruits et légumes. Ce sont des produits « vivants », comme les surgelés ou les produits industriels », relève Jean-Paul Meyronneinc, délégué général de l'Union nationale du transport frigorifique (UNTF).

Jusqu'à récemment, les pratiques logistiques de la majorité des acteurs, tous des PME, étaient loin d'être optimisées. « Mais les choses sont en train de changer, sous l'impulsion d'une poignée de leaders autour desquels la filière a commencé à se regrouper (Transcosatal, Satar, TRF Socafna, Medina, Philippe Rey...). La grande distribution essaie depuis quelques années d'imposer une vision globale de la logistique des fruits et légumes. Elle joue un grand rôle dans cette « professionnalisation » du secteur », ajoute-t-il.

Les grandes enseignes ont fait beaucoup d'efforts pour rationaliser leurs flux aval, c'est-à-dire les livraisons entre leurs propres plateformes logistiques et leurs magasins. Elles se penchent depuis quelques années sur l'amont de la filière. « Les grandes enseignes nous demandent de mettre en place des plateformes de consolidation dans les bassins de production », explique Michel Fons, directeur général de Transcosatal, filiale de STEFFTE et du groupe belge Sea Invest. Celle-ci gère depuis 2007, à Cavaillon, pour le groupe



Un rayon fruits et légumes de Simply Market.

D.R.

LA FRANCE EST LE 3^E PRODUCTEUR EUROPÉEN DE FRUITS ET LÉGUMES APRÈS L'ITALIE ET L'ESPAGNE (8,5 MILLIONS DE TONNES DE FRUITS ET LÉGUMES, 4,7 MILLIONS DE TONNES DE POMMES DE TERRE). EN 2007, ELLE A EXPORTÉ PLUS DE 2,2 MILLIONS DE TONNES (84 % VERS L'UNION EUROPÉENNE) ET IMPORTÉ 4,5 MILLIONS DE TONNES. L'ESPAGNE EST SON PRINCIPAL FOURNISSEUR.

sionnalise sa chaîne logistique

Carrefour, une plateforme qui est l'un des modèles du genre. « Nous organisons la "ramasse" dans le bassin de production. Puis, nous réexpédions les produits issus de cette consolidation vers une trentaine de plateformes régionales du groupe Carrefour », poursuit Michel Fons. Simply Market (groupe Auchan) suit la même stratégie actuellement (voir ci-dessous).

Parallèlement, on assiste à un début de révolution dans les méthodes des principaux pres-

tataires. Le nouveau standard de code à barres mis en place pour permettre notamment la traçabilité des produits jusqu'à leurs producteurs est à ce titre révélateur (voir p. 40). À Cavailon, pour Carrefour, Transcosatal a développé un outil informatisé qui permet à Carrefour d'adresser ses commandes aux producteurs en mode EDI (échange de données informatisé) et de recevoir de la part de ceux-ci, de la même manière, des informations sur les marchandises expédiées à la pla-

teforme de consolidation. « La traçabilité est totale de bout en bout », explique Michel Fons. Un exemple qui résume les méthodes que mettent en place les leaders de la filière. Des méthodes qui gouverneront demain les délicates opérations de transport et de logistique des fruits et des légumes. ■

Dossier réalisé par Philippe Mathieu

(*) Voir p. 32 de ce numéro, l'article consacré au Medfel.

- GRANDE DISTRIBUTION -

Les enseignes rationalisent les circuits d'approvisionnement

A l'instar d'autres grandes enseignes, Simply Market, nouveau nom de l'enseigne Atac (groupe Auchan) depuis le 1^{er} avril, s'est penché sur le problème spécifique que pose la logistique et le transport des fruits et légumes. De nouvelles solutions ont été mises en place pour rationaliser le circuit des approvisionnements.

« La raréfaction des transporteurs spécialisés dans cette filière, la hausse du prix du transport et la forte atomisation du nombre de fournisseurs nous a conduits à réaliser, il y a un an et demi, une analyse. Il en est ressorti une attente forte de la part de nos producteurs de fruits et légumes. Ils souhaitent que l'on prenne en charge l'amont de la chaîne d'approvisionnement. Pour cela, nous organisons les tournées de "ramasse" et consolidons leurs flux sur une plate-forme logistique. Ces flux repartent en unités complètes ou quasi complètes vers les entrepôts de l'enseigne, qui préparent les commandes finales des magasins », explique Hervé Ledru, directeur de la supply chain de Simply Market.

Rien d'étonnant que ce nouveau schéma ait été mis en place au départ à Perpignan.



Hervé Ledru, directeur de la supply chain de Simply Market, et Caroline Siguret, chef de projet environnement.

« C'est notre principale plateforme de fruits et légumes, en raison de l'importance de la production locale. Mais aussi parce que les flux en provenance du Maroc et de l'Espagne transitent par Perpignan », indique-t-il. Simply Market ne s'est pas contenté de concentrer ses flux. Le nouveau dispositif a été l'occasion de faire basculer sur le rail la majeure partie de ses approvisionnements en fruits et légumes. À cet effet, une liaison ferroviaire a été mise en place entre Perpignan et Run-

gis par Philippe Rey, la filiale du groupe Transalliance spécialisée dans la logistique des fruits et des légumes. « De Rungis, les marchandises prennent la route pour être reéclatées vers nos entrepôts de Chilly-Mazarin (91), de Rouen (76) et d'Amiens (80). Depuis le lancement de cette ligne en novembre dernier, nous approvisionnons 133 supermarchés de la région parisienne et du nord de la France », se félicite Hervé Ledru. La fiabilité, la régularité et le niveau de qualité sont largement respectés, malgré la contrainte forte que posent les livraisons des fruits et légumes.

« Une commande passée en magasin avant 9 heures implique une livraison en magasin le lendemain avant 6 heures, » rappelle

Commande passée avant 9 heures, livraison le lendemain avant 6 heures

Hervé Ledru. Cette performance est possible car Philippe Rey fait circuler deux trains par jour entre Perpignan et Rungis, six jours sur sept. Le transporteur a investi dans un train complet qu'il remplit avec

d'autres clients de la grande distribution. Quant au plus qu'apporte la solution sur le plan environnemental, il n'y a pas photo. « Les calculs montrent qu'en acheminant par rail chaque jour l'équivalent de trois semi-remorques, le gain annuel est de plus de 800 tonnes de CO₂ », chiffre Caroline Siguret, chef de projet « environnement » de Simply Market. Le dispositif mis en place illustre la volonté de la grande distribution de se pencher désormais sur l'amont de la chaîne (Carrefour ou Intermarché réfléchissent aussi beaucoup à la question). Elle a fait beaucoup d'efforts pour rationaliser ses flux aval dans le domaine des fruits et légumes, c'est-à-dire entre ses propres plateformes et les magasins.

Chez Simply Market, l'expérience en appelle d'autres. « La démarche engagée sur les fruits et légumes est la plus complexe car ce sont des produits fragiles. En ce qui concerne le ferroutage, on peut envisager de reproduire ce schéma sur les produits de grande consommation, sachant que tous nos entrepôts sont embranchés fer. Encore faut-il que cela soit techniquement envisageable, car l'arrêt des wagons isolés par Fret SNCF pose

Transalliance et sa filiale Philippe Rey font le choix du rail

Philippe Rey SA (27,5 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2008), filiale du groupe Transalliance, dont l'activité majeure concerne les fruits et légumes, a fait du transport multimodal son credo. « Nous privilégions aujourd'hui l'ensemble des techniques multimodales, notamment le transport combiné route-rail, pour assurer nos prestations », indique Yves Pidoux, son président. L'entreprise a fait des investissements stratégiques. Philippe Rey a notamment acheté auprès de Fret SNCF des capacités ferroviaires quotidiennes. Elles lui permettent de remonter par rail les produits de Simply Market (mais aussi de Carrefour, de Leclerc, de Système U, de Monoprix, d'Intermarché...) de Perpignan à Rungis, où un nouveau terminal ferroviaire entrera en service en avril prochain. Depuis l'an dernier, Philippe Rey intervient aussi le long de l'autoroute ferroviaire qui relie Bettembourg, au Luxembourg, à la gare du Boulou, située à la frontière espagnole, dans les Pyrénées-Orientales. « Cette prestation effectuée avec Lorry-Rail, gestionnaire du train, permet à des produits périssables de traverser la France sur 1 000 kilomètres en quinze heures sans rupture de charge », précise Yves Pidoux.

un problème opérationnel », nuance Hervé Ledru. La nécessité de mieux massifier les flux de fruits et de légumes est, elle, inéluctable. Simply Market s'est attaqué l'an dernier à ses flux en provenance d'Espagne.

En octobre 2008, il a confié au logisticien français Medina la gestion d'une plateforme de consolidation située dans la région de Va-

lence. De là, les produits remontent par camions complets vers Perpignan. « Le dispositif a été mis en place pour les agrumes. Il sera étendu en 2009 à d'autres fruits et légumes espagnols, les fraises ou les « légumes de ratatouille » par exemple. Et ce sera demain le tour du raisin italien », indique-t-il. ■

Ph. M.

- PLATEFORMES PORTUAIRES -

Les flux s'europanisent

« Depuis quelques années, les entrées portuaires nationales de la filière fruits et légumes sont bousculées au profit d'une plus forte européanisation des flux », observe Paul Tourret, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime Nantes Saint-Nazaire (Isemar). Il interviendra sur le sujet lors du salon Medfel (28-30 avril).

Dieppe pour l'Île-de-France, Port-Vendres pour le marché Saint-Charles à Perpignan, qui sert de plaque tournante pour les fruits et légumes venant du Maghreb, Marseille pour les produits originaires d'Afrique et d'Israël, Le Havre et surtout Dunkerque pour la banane antillaise et les produits sud-américains. « Les portes d'entrée maritime de fruits et légumes en gros volumes ont toujours été peu nombreuses en France. On



Les ports du Havre (ci-dessus) et de Dunkerque subissent la concurrence d'Anvers et de Zeebrugge.

Spécial Medfel

assiste à une redistribution des cartes », analyse Paul Tourret. Les « reefers », ces navires traditionnels de transport de fruits et légumes aux cales réfrigérées, sont de moins en moins utilisés au profit de la conteneurisation en cellules réfrigérées. « Au milieu de l'année 2008, la nouvelle capacité en cellules pour conteneurs frigorifiques commandées équivalait à celle d'une cinquantaine de navires frigo conventionnels. Les perspectives sont donc mauvaises pour le "reefer". Ses parts de marché devraient s'établir à 30 % en 2015 contre 46 % en 2007, sur un marché dont la croissance sera relayée par la conteneurisation », pronostique-t-il.

Dans ce contexte, la bataille va être rude entre les grands ports de la rangée nord. Le groupe belge Sea Invest, qui possède la plus grande capacité portuaire de manutention de fruits et légumes européenne, à Zeebrugge et à Anvers notamment, a cessé ces activi-

tés à Dieppe. « Le Havre et Dunkerque vont avoir du mal à résister à la concurrence de Zeebrugge et surtout d'Anvers, qui est déjà la principale porte d'entrée des fruits et légumes pour l'Europe du Nord et de l'Ouest », estime Paul Tourret.

La situation est plus contrastée dans le bassin méditerranéen. « En raison des frontières et de la nature géographique, il subsistera une segmentation nationale forte avec des entrées via l'Espagne, l'Italie et la France », explique le spécialiste des politiques portuaires. Savone, en Italie, et Tarragone, en Espagne, tiennent le haut du pavé. En France, le renforcement du lien de lignes régulières depuis le Maroc pousse vers l'avant Port-Vendres. Le seul point noir est le départ récent de l'exportateur israélien Agrexco Carmel de Marseille pour le port italien de Savone. « Mais Agrexco a annoncé son retour

à Sète avec un nouveau terminal froid opéré par le manutentionnaire italien GF group », indique Paul Tourret.

Résultat : Marseille risque d'être privé d'une partie de son activité fruits et légumes avec

Sète pourrait devenir la meilleure porte d'entrée pour le Sud de la France

la fin du trafic conventionnel délaissé par GF Group. Et la concurrence va s'exacerber entre Port-Vendres et Sète. « Sète pourrait bien devenir la meilleure porte d'entrée pour le Sud de la France, en raison des moyens que mettra en place GF Group. Déjà présent à Savone et à Tarragone, c'est l'un des principaux opérateurs portuaires de la filière fruits et légumes de cette partie du bassin méditerranéen », pronostique Paul Tourret. ■

Ph. M.



Le Port de Dunkerque sera présent sur le MEDFEL du 28 au 30 avril 2009



DUNKERQUE PORT

BP 6534 - F59386 Dunkerque Cedex 1
Tél : +33 (0)3 28 28 77 20
Fax : +33 (0)3 28 28 77 27
E-mail : commercial@portdedunkerque.fr

WWW.PORTDEDUNKERQUE.FR

- RÉGLEMENTATION -

Une nouvelle codification internationale va faciliter les échanges

Très diversifié, avec de multiples acteurs et des flux internationaux importants, le secteur des fruits et légumes souffrait de la coexistence de multiples codifications nationales. Un producteur chilien devait, par exemple, réétiqueter les produits qu'il exportait en France selon la codification nationale française, alors que le Chili dispose de son propre code national.

Le problème est en train d'être réglé : depuis le premier janvier 2009, les enseignes de la grande distribution et les acteurs de la filière fruits et légumes frais ont adopté de manière concertée le principe de la codification internationale des produits. Tous les articles préemballés (*) sans véritable marque commerciale destinés à être vendus dans un point de vente à des consommateurs finaux sont concernés. « La migration vers cette codification sera progressive, de façon à permettre aux opérateurs d'écouler tous leurs anciens stocks d'emballages et à la grande distribution de la mettre en œuvre au fur et à mesure. La période de transition prendra fin au 31 mars 2010 », indique Isabelle Chatagnier, responsable logistique et transport de GS1 France, l'organisme qui promeut les standards internationaux. Si l'ensemble de la filière fruits et légumes est concernée par cette démarche, il revient au « fournisseur » de l'article d'attribuer ce code. « Celui-ci peut être producteur ou fabricant, s'il fabrique ou fait fabriquer, en France ou à l'étranger, l'article préemballé et le commercialise.



La nouvelle codification intègre un préfixe pays et un code fournisseur.

Il peut s'agir aussi de l'entreprise de négoce, de l'importateur ou du grossiste s'il fait fabriquer, en France ou à l'étranger, l'article préemballé ou s'il le transforme, ce qui modifie le conditionnement unitaire de l'article », poursuit-elle. Le nouveau principe de codification est une réponse aux exigences réglementaires de la traçabilité en vigueur depuis 2005. En raison de ses spécificités, la filière fruits et légumes accusait du retard. Les codes nationaux utilisés jusqu'ici ne donnaient aucune information sur l'identité du fournisseur. « Ce sont des codes que l'on retrouve imprimés dans un code à barres destiné au passage en caisse dans les magasins », explique Isabelle Chatagnier.

Plus complète puisqu'elle intègre notamment

un préfixe pays et un code fournisseur, la nouvelle codification permettra d'assurer une traçabilité ciblée des produits tout au long de la chaîne d'approvisionnement. « Elle contribuera aussi à la mise en place de tableaux de bord marketing permettant une analyse de chiffres fiables et exploitables », ajoute-t-elle. Cette standardisation est un grand pas en avant dans la capacité de la filière à optimiser ses processus logistiques. ■ Ph. M.

(*) Les produits préemballés sont des produits conditionnés emballés avant leur présentation à la vente dans un emballage tel que le contenu ne puisse être changé sans que l'emballage subisse une ouverture ou une modification (article R.112.1 du code de la consommation).

Nouvelle édition dans la collection Mémo-Guide

Besoin de **sécuriser** le règlement d'une exportation ? Besoin de **rassurer** votre nouveau fournisseur étranger avec une **lettre de crédit** ? Besoin d'une ligne de garantie pour répondre à un **appel d'offres** à l'étranger ? Besoin de **proposer une solution de financement** à votre client ?

Cette nouvelle édition des sécurités de paiement en partenariat avec la BNP a été **élargie aux garanties internationales et aux financements** des exportations, et enrichie des **nouvelles RUU 600** de la CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE.

Prix 34 € TTC franco de port - REF 150022 - COMMERCE INTERNATIONAL LES SOLUTIONS BANCAIRES - T. 01 49 70 12 04 - www.lemoci.com

