

## **MEDLOG 2010**

**Conférence Méditerranéenne de la logistique  
3<sup>ème</sup> édition  
15 et 16 avril 2010**

**Echanges internationaux de l'alimentaire  
&  
Chaîne logistique du froid**

## **Restitution**

La troisième édition de la Conférence Medlog 2010 a rassemblé plus de 200 professionnels et opérateurs de la logistique, dont de nombreux acteurs internationaux de grande envergure ; la Conférence a également été l'occasion de réunir des représentants de quatre des grands ports mondiaux, à savoir Algésiras, Santos, Tanger Med et le port de Virginie.

Les thématiques choisies pour cette Conférence se sont révélées fort pertinentes et correspondaient à un souci partagé par l'ensemble des acteurs privés comme publics, à savoir la nécessité de faire face à ce qui sera le grand défi des décennies qui viennent, celui de l'alimentation. En effet, la crise des denrées alimentaires (2007-2008) a montré combien ce commerce joue un rôle géostratégique de premier plan, les Etats n'hésitant pas devant la crise à avoir recours à des mesures exceptionnelles comme les limites à l'exportation ou les aides à l'importation.

La Conférence Medlog a permis de mettre en évidence combien la logistique est amenée à jouer un rôle certes complémentaire et de soutien, mais tout à fait important pour atteindre les objectifs de sécurité alimentaire. Deux aspects auront été traités : ceux quantitatifs de l'accroissement massif des flux internationaux et ceux plus qualitatifs qui portent sur la qualité des produits venant aboutir dans nos assiettes.

Cette perspective internationale est au cœur des intentions des promoteurs de Medlog, qui ne souhaitent pas se confiner à traiter des thématiques intéressant exclusivement le port de Tanger Med. L'ambition poursuivie avec Medlog est d'installer une conférence régulière rassemblant des opérateurs internationaux pour traiter de thématiques qui dépassent le cadre strictement portuaire et qui renvoient aux meilleures pratiques du commerce global.

Cette ambition portée par Medlog rejoint les objectifs que TMSA poursuit avec la création et le développement d'un Institut international de la logistique qui sera installée à Tanger et qui assurera, au-delà du seul cadre national, des formations de haut niveau en matière de logistique intéressant l'ensemble des opérateurs de la région. A terme, cet institut développera également un centre de recherche qui aura vocation à animer les futures conférences Medlog.

Cette démarche résolument orientée vers la capacité d'innovation et le souci de la performance correspond à une vision anticipatrice de plates-formes logistiques intégrant à la fois des infrastructures modernes et performantes et une dimension de services à large gamme, comportant naturellement la formation et l'aide à l'innovation et la recherche.

Durant la Conférence, il a été exposé différentes « key notes », précises et documentées, qui auront été utiles pour tous, et qui auront fourni les éléments de cadrage nécessaire aux débats et échanges qui ont suivi.

Les intervenants représentant des opérateurs de la chaîne logistique, des prescripteurs, des chargeurs ou des exportateurs ont su aborder des points très spécifiques de leur activité, qui ont été autant d'illustrations soit de bonne pratique, soit de réels obstacles et difficultés que rencontrent les gens du métier et que nous aurons à surmonter par l'innovation, le changement des habitudes, l'adoption de pratiques performantes éprouvées ailleurs.

Différentes problématiques ont été soulevées lors des interventions, qui sont au cœur des préoccupations des acteurs de la chaîne logistique et dont on pourrait noter ici quelques points saillants.

Les problématiques du froid positif ou du frais ont été jugées par beaucoup plus délicate à maîtriser que celle de la surgélation. Dans la logistique des fruits & légumes, on est confronté à une véritable course contre le temps, où chaque demi-heure compte. Plus généralement, comme cela a été présenté, la logistique du froid agro-alimentaire est un métier complexe, de spécialistes, à lourds investissements et intensité de main d'œuvre, qui est de plus en plus soumis à de fortes tensions.

Surtout, des business modèles d'intégration amont/aval très variables coexistent, tant au niveau international qu'au niveau national. Le cas de STEF-TFE, qui a lui seul concentre 62% de la capacité d'entreposage froid en France, constitue une illustration de ces contrastes et correspond à une forte externalisation par les producteurs et distributeurs, alors que dans d'autres pays, le froid est fragmenté entre de multiples acteurs dans une logique d'intégration de chaîne.

La maîtrise du processus de gestion de la chaîne logistique (SCM ou Supply Chain Management) est fortement marquée par la complexité et les spécificités de différentes familles de produits avec autant de segmentations :

- Les produits frais, notamment la viande et les produits laitiers, ont une durée de vie (DLC) extrêmement limitée, entre le moment de leur production et leur consommation.
- A l'exception de fruits et légumes, les produits frais doivent être transportés dans des plages de températures précises (les surgelés -18°, la viande hachée +2°, produits laitiers...)
- Les délais et la fréquence de réapprovisionnement diffèrent du surgelés aux produits frais

Par ailleurs, il a été clairement exposé combien la chaîne de compétence et combien la formation des hommes, l'éducation à la qualité et au respect des procédures jouait un rôle décisif. La maîtrise du froid s'obtient par la mise en place de procédures bien établies reconnues par tous, dont la mise en œuvre scrupuleuse constitue la garantie de la prestation. Comme cela a été dit, *"il existe une subjectivité inhérente à l'homme et au*

*ystème qu'il exploite et cela malgré les contrôles, autocontrôles, validations. Les audits, menés par des personnes indépendantes et compétentes apporte l'objectivité nécessaire".*

Il a été aussi particulièrement instructif de débattre, de façon concrète, sur la normalisation et la réglementation. Si dans certains cas, par exemple pour les surgelés, il est relativement aisé de mettre en œuvre des artefacts technologiques garantissant la continuité de la chaîne du froid, cela est plus délicat dans le domaine des produits frais.

Un second panel a rassemblé pour l'essentiel des opérateurs marocains ou installés au Maroc. Cela a été l'occasion de présenter les grands enjeux de la politique de développement du Maroc dans le secteur de l'agriculture et de la pêche. Le Plan Vert et le plan Halieutis constituent un véritable défi pour l'ensemble des opérateurs intervenant dans la logistique.

Il a bien été exposé que les ambitions de ce développement est d'abord quantitatif : lorsque le volume de la production halieutique croît de 60 %, lorsque le Plan Vert se fixe un objectif de passer les exportations de 8 à 44 milliards de dirhams, il est clair que les dispositifs, les moyens, les méthodes elles-mêmes doivent s'adapter à ce changement d'échelle. Mais il a été aussi évoqué l'importance des résultats qualitatifs. Il s'agira d'évidence de produire plus, mais aussi de produire mieux. Et tout autant de transporter plus et de transporter mieux.

Comme cela a été noté, *"la logistique du froid agro-alimentaire est un métier complexe, de spécialistes, à lourds investissements et intensité de main d'œuvre, qui est de plus en plus soumis à de fortes tensions"*. Les coûts logistique pèsent d'autant plus sur l'efficience globale qu'ils portent sur des produits à faible valeur pondérale, avec parfois une forte élasticité prix de la demande.

Cette logistique *"coûteuse"* et complexe correspond à la gestion de flux froids de plus en plus hétérogènes et fragmentés, soumis à des contrôles complexes et variables selon les pays, à délais courts, à livraisons fréquentes, avec une forte dispersion aussi bien des points de collecte en amont que des points de distribution en aval.

Lorsque que les opérateurs du terrain font remonter leurs préoccupations, lorsqu'ils procèdent à une description précise de leurs modes opératoires, on voit combien le transport routier reste le mode de transport international de référence, dès que l'on quitte le champ des transports intercontinentaux, qui sont eux essentiellement maritimes.

Non seulement le transport routier traite quantitativement une part majeure des échanges internationaux -c'est le cas du Maroc-, mais il reste souvent la meilleure offre logistique en termes de coûts et de délais, bien que de nouvelles filières et des modes alternatifs ferroviaires, conteneurisés et maritimes ont de réelles perspectives de développement.

Au Maroc par exemple, la répartition modales est de 45 % pour le maritime et de 55 % pour la route ; les ambitions pour 2020 sont de passer à 80 % pour le maritime, 15 % pour la route et 5 % pour l'aérien, ce qui préfigure des changements considérables dans la chaîne logistique.

Nous avons bien noté l'importance que revêt aux yeux du ministère de l'agriculture et de la pêche la mobilisation des petits producteurs. Si les plus grands progrès de productivité

seront portés par des opérateurs modernes évoluant dans des modes quasi industriels, pour autant les multiples petites exploitations existantes ne seront pas marginalisées.

Cela est évidemment d'un grand intérêt social. Mais pour réussir, la puissance publique doit se mobiliser et organiser une série de services, d'équipements visant à soutenir la production disséminée et à permettre à ces opérateurs de rester dans une gamme de compétitivité avec le secteur moderne. Dans cette optique, les installations de logistique jouent un rôle très important, en particulier la logistique du froid.

Il est intéressant également de noter combien l'ensemble des opérateurs, sans exception, ont exprimé leur conviction que les enjeux exigeront de tous une mise à niveau des chaînes logistiques.

En ce qui concerne le transport maritime transatlantique de produits périssables, les exposés convergent pour souligner qu'ils représentent des opportunités de développement considérables pour les terminaux portuaires situés sur les grandes routes de ce commerce. Le trafic transatlantique, est en pleine mutation et on observe une mutation du trafic, avec une forte croissance du reefer conteneurisé.

Par ailleurs, un panorama clair a été fourni sur les grands dispositifs de la certification et sur les pratiques qui se sont généralisées. Les exigences HACCP, qui sont les plus largement pratiquées, insistent plutôt sur la définition de moyens réduisant les risques phytosanitaires et le suivi de procédures traçables plutôt que sur les contrôles et tests sur les produits finaux.

Ainsi la pratique de la certification par des organismes indépendants s'est largement répandue. Cela impose parfois des contrôles exécutés auprès des acteurs de la Supply Chain. Les opérateurs sont tous convaincus de la nécessité de ces contrôles. Par contre, ils ont fortement insisté sur le fait que ceux-ci ne devaient pas allonger inconsidérément les délais de route.

Enfin, lors du dernier panel, l'intervention du Ministre, M Pedro BRITO, a reflété les efforts déployés par le Gouvernement brésilien afin de promouvoir l'infrastructure portuaire, outil capital pour une nation qui se positionne comme un des plus grands exportateurs mondiaux.

M Tiago LIMA a ensuite fourni une description de son Agence ANTAQ, en charge de la régulation de l'ensemble des ports brésiliens. Il est très intéressant de voir comment, à travers des dispositifs récents, la gouvernance des ports a été fortement renforcée, dans une perspective de modernisation des ports et de développement des partenariats public-privé.

En conclusion, de nombreuses voies de progrès ont été identifiées qui sont autant de défis pour les acteurs présents à cette édition. Rendez-vous est pris pour de nouveaux débats fructueux lors de la 4<sup>ème</sup> édition de Medlog.