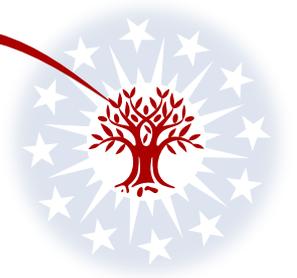


N° 20

Avril 2012

Lettre de Veille



Systèmes alimentaires et logistique en Méditerranée

Directeur de la Publication

Francisco Mombiola
(Secrétaire Général CIHEAM)

Rédacteur en Chef

Sébastien Abis
(Administrateur CIHEAM-SG)

Comité Scientifique

Masum Burak
(Turquie)

Luis Miguel Albisu
(Espagne)

Dimitris Diakosavvas
(Grèce)

Luis Lavadinho Telo Da Gama
(Portugal)

Sami Reda Saber Sabry
(Egypte)

Ali Zouba
(Tunisie)

Commerce agroalimentaire et défis logistiques en Méditerranée

Domenico Gattuso
Université de Reggio Calabre (Italie)

Le secteur du transport et de la logistique en Turquie

Mehmet Sakir Ersoy
Université de Galatasaray (Turquie)
Selma Tozanli
CIHEAM-IAM Montpellier

Logistique portuaire et transport maritime de courte distance pour les exportations espagnoles de fruits et légumes frais

Raúl Compés López
Universidad Politécnica de Valencia (Espagne)

Les exportations du Brésil en Algérie freinées par les contraintes logistiques ?

Mohamed Naïli
Journaliste, El Watan (Algérie)

L'entreposage frigorifique en Tunisie

Halima Ben Houidi Thraya
Ministère de l'Industrie (Tunisie)

Le lait: une filière clé pour la chaîne agroalimentaire en Tunisie

Naceur M'Hamdi
Institut Supérieur Agronomique (ISA) de Chott-Meriem (Tunisie)
Cyrine Darej
Institut National Agronomique de Tunis (Tunisie)

Interview

Tarek Tawfiq
Ancien Président de la Chambre des industries alimentaires en Egypte

Activités dans les IAMs

Dernières publications sur www.ciheam.org

www.ciheam.org

ISSN 2114-3129

Graphic: G. Manganelli, CIHEAM



CIHEAM
Centre International de Hautes Études
Agronomiques Méditerranéennes

CIHEAM

Créé en 1962, le CIHEAM est une organisation intergouvernementale qui regroupe treize Etats du Bassin méditerranéen.

Le CIHEAM se structure autour d'un Secrétariat Général (Paris) et de quatre Instituts Agronomiques Méditerranéens (Bari, Chania, Montpellier et Saragosse).

Avec au cœur de sa mission de coopération trois grandes activités complémentaires (formations spécialisées post-universitaires, recherches en réseau et animation du débat politique régional), le CIHEAM s'impose comme une référence dans son domaine d'activité : l'agriculture, l'alimentation et le développement rural durable en Méditerranée.

Actuellement, M. Adel El-Beltagy et M. Francisco Mombiola sont respectivement Président et Secrétaire général du CIHEAM.

Commerce agroalimentaire et défis logistiques en Méditerranée

Domenico Gattuso

Professeur à l'Université Méditerranéenne de Reggio de Calabre (Italie)

La région méditerranéenne, qui pourtant constitue l'une des grandes zones économiques du monde, ainsi qu'un pôle important en termes de marchés (croissance démographique), de routes commerciales (carrefour entre trois continents) et de culture (histoire, tourisme), ne peut pas exprimer pleinement ce potentiel pour peser davantage dans la mondialisation. En raison de faiblesses structurelles dans les communications et du retard qu'ils accusent dans leur développement, les pays de la Méditerranée semblent condamnés à jouer un rôle mineur de zones périphériques sur la scène internationale par rapport à l'Europe du Nord et par rapport aux puissances globales que sont les États-Unis, la Chine, le Brésil et la Russie. L'un des obstacles les plus difficiles à surmonter est indubitablement l'organisation des transports et de la logistique, sans laquelle le commerce international en Méditerranée ne peut gagner en efficacité. Il est donc impératif d'engager des actions concrètes pour transformer et renforcer la logistique territoriale en réorganisant plus attentivement le système de relations entre les pays méditerranéens.

La libéralisation du commerce international s'accompagnera d'une demande accrue d'échange de frets, avec un développement considérable du trafic de marchandises dans la région méditerranéenne. Dans cette perspective, l'émergence d'une zone de libre échange euro-méditerranéenne peut représenter une opportunité pour les pays méditerranéens, s'ils décident de promouvoir la région comme un système intégré et coopératif. La logistique des produits agro-alimentaires peut d'ailleurs constituer l'un des facteurs de développement de la région méditerranéenne.

La Méditerranée et le monde. Comparaison des principales données

La population du monde continue à augmenter à un rythme rapide. En l'espace d'un demi-siècle (1950-2000), elle est passée de 2,5 à 6 milliards d'habitants; elle est aujourd'hui estimée à 7 milliards et on estime qu'elle pourrait atteindre 8 milliards en 2025. La population augmente en moyenne de 80 millions par an (Da Silva, 2005), mais cette augmentation est plus forte dans certaines régions du monde, comme l'Asie et l'Afrique subsaharienne. En théorie, la croissance économique des pays de l'hémisphère Sud (Afrique, Amérique du Sud, Asie du Sud) devrait faire basculer le barycentre de l'Europe et de l'Amérique du Nord vers le Sud. On observe également une plus forte pression démographique dans le Sud de la Méditerranée que dans le Nord de la région. Les échanges commerciaux et culturels progressent dans la région en dépit de la crise financière et de l'instabilité qui règne actuellement dans certains pays. Trouver un nouvel équilibre social et politique et réorganiser les relations mutuelles sur la base d'une coopération active et de rapports de confiance favoriserait sans doute à terme la naissance d'une région euro-méditerranéenne capable de rivaliser avec les puissances émergentes.

Commerce international et rôle des ports

Le processus de mondialisation est caractérisé par la libre circulation des biens, des services, des capitaux et des savoirs parmi les nations. Il a notamment pour conséquence l'internationalisation des industries et l'intégration des marchés. Par ailleurs la dynamique démographique et économique entraîne l'augmentation exponentielle des échanges et du trafic entre les différentes parties du monde : les transports maritimes ont augmenté de 10% par an entre 1985 et 2005, et ils ont continué à croître après la crise de 2008, mais moins rapidement.

La croissance économique spectaculaire de certains grands pays comme la Chine et l'Inde est à ce titre frappante. En 1996, seul Hong Kong figurait parmi les 10 premiers ports du monde en termes de nombre de conteneurs. En 2010 on trouve cinq ports chinois de plus sur la liste, et d'autres encore sont en passe de s'y ajouter. Le tableau ci-dessous (US RITA, 2011) classe les 20 premiers ports marchands du monde en 2009, par ordre d'importance en fonction des EVP (« équivalent vingt pieds ») de marchandises traitées, et présente les variations de ce classement au cours des 10 dernières années.

Évolution des ports de conteneurs du monde*(en milliers d'EVP chargés et déchargés)*

Rang 2000	Rang 2008	Rang 2009	Nom du port	Pays	2000	2008	2009
2	1	1	Singapour	Singapour	17,04	29,92	25,87
6	2	2	Shanghai	Chine	5,61	27,98	25
1	3	3	HongKong	Chine	18,1	24,25	20,98
11	4	4	Shenzhen	Chine	3,99	21,41	18,25
3	5	5	Busan	Corée du Sud	7,54	13,43	11,96
38	8	6	Guangzhou	Chine	1,43	11	11,19
13	6	7	Dubaï	Émirates Arabes	3,06	11,83	11,12
65	7	8	Ningbo	Chine	902	11,23	10,5
24	10	9	Qingdao	Chine	2,12	10,32	10,26
5	9	10	Rotterdam	Pays Bas	6,28	10,8	9,74
32	14	11	Tianjin	Chine	1,71	8,5	8,7
4	12	12	Kaohsiung	Taiwan	7,43	9,68	8,58
12	15	13	Port Klang	Malaisie	3,21	7,97	7,31
10	13	14	Anvers	Belgique	4,08	8,66	7,31
9	11	15	Hambourg	Allemagne	4,25	9,7	7,01
7	16	16	Los Angeles	USA	4,88	7,85	6,75
113	18	17	Tanjung Pelepas	Malaisie	418	5,6	6
8	17	18	Long Beach	USA	4,6	6,49	5,07
49	22	19	Xiamen	Chine	1,09	5,04	4,68
25	21	20	Laem Chabang	Thaïlande	2,11	5,13	4,62

Source: US DoT, Research and Innovative Technology Administration

Les ports méditerranéens souffrent de retards de développement importants dans le domaine des investissements, du fait de conditions économiques plus difficiles, d'un manque d'intégration dans les réseaux de transport et de la faiblesse des investissements. A cela s'ajoute le fait que les politiques européennes ne favorisent guère les régions du Sud. Les quinze premiers ports de la région méditerranéenne traitent une quantité totale de conteneurs qui ne dépasse pas la capacité des plus grands ports du monde.

Évolution des ports de conteneurs de la Méditerranée*(en milliers d'EVP chargés et déchargés)*

Rang 2008	Rang 2009	Nom du port	Pays	2008	2009
1	1	Valence	Espagne	3,59	3,65
4	2	Port Said	Égypte	3,2	3,47
3	3	Algésiras	Espagne	3,32	3,04
2	4	Gioia Tauro	Italie	3,47	2,86
5	5	Marsaxlokk	Malte	2,3	2,26
6	6	Ambarli	Turquie	2,26	1,84
7	7	Gênes	Italie	1,77	1,53
11	8	Damiette	Égypte	1,24	1,26
9	9	Haïfa	Israël	1,4	1,14
10	10	La Spezia	Italie	1,25	1,05
13	11	Mersin	Turquie	844	843
12	12	Izmir	Turquie	895	826
14	13	Tarente	Italie	786	741
8	14	Constanta	Roumanie	1,38	594
15	15	Livourne	Italie	778	592

Source : <http://www.confetra.it/it/centrostudi/statistiche.htm>

Afin de tirer pleinement parti du commerce international, les gouvernements de nombreux États investissent massivement dans le développement et la planification des infrastructures, des transports et de la logistique. Parmi les projets les plus importants en matière de systèmes de transports internationaux figurent l'élargissement des canaux de Suez et de Panama; le développement des lignes ferroviaires asiatiques pour les adapter aux trains à grande capacité (ligne transsibérienne, lignes entre la Chine et la Russie); l'extension de certains ports ou la création de nouvelles installations portuaires, notamment sur les côtes asiatiques, ainsi qu'en Méditerranée. S'agissant de la région méditerranéenne, l'étude prospective menée par Plan Bleu (Vallouis, 2010) indiquait que « les conditions de la contribution des transports à l'intégration méditerranéenne résident dans le renforcement des échanges de proximité qui faciliteront la complémentarité du système de production, ainsi que dans une révision de la tendance au gigantisme ».

Aujourd'hui, les ports ne sont plus considérés comme des maillons isolés de la chaîne des transports, mais comme les composantes fondamentales d'un système d'approvisionnement continu opérant conjointement avec des terminaux satellites et des terminaux à l'intérieur des terres. Quant aux terminaux maritimes, ils fonctionnent quelquefois comme de grands entrepôts permettant des inventaires virtuels flexibles. En ce sens, certaines initiatives s'orientent vers la création de systèmes portuaires régionaux intégrés, comme dans le cas des ports des Pouilles (Greenmed Journal, 2012) et de Calabre, ainsi que vers l'amélioration des lignes ferroviaires (ex. Gioia Tauro, Algésiras, Valence). Enfin, on envisage de plus en plus une coopération plus structurée entre les ports dont les activités et les intérêts sont similaires, comme dans le cas des ports de conteneurs du Sud de l'Italie (Russo, 2010).

Dans ces scénarios concernant les perspectives futures, il convient aussi de tenir compte de l'activité de grands lobbies économiques ou de nations émergentes. Il est à noter que Cosco, le géant étatique chinois, a récemment acheté pour 3,3 milliards d'euros la concession du dock n° 2 du port du Pirée en Grèce pour les 35 années à venir et a investi 564 millions d'euros dans la modernisation des installations portuaires, construisant une nouvelle jetée et triplant quasiment sa capacité. Les Chinois envisagent de créer un réseau de ports, de centres logistiques et de lignes ferroviaires pour distribuer leurs produits dans toute l'Europe, une route de la soie moderne, somme toute, destinée à accélérer le commerce entre l'Orient et l'Occident et à asseoir l'implantation de la Chine sur le continent européen. D'après certains analystes, l'objectif est de faire du port de conteneurs du Pirée un port de transbordement qui pourra rivaliser avec Rotterdam, le plus grand port européen (Harriet, 2010).

Bénéfices du commerce international pour le secteur agro-alimentaire

L'augmentation du trafic international affecte également le système agroalimentaire international (Gattuso, 2008). Les échanges de produits agricoles ne cessent d'augmenter, tandis que la typologie des produits échangés évolue. Certains produits traditionnels comme le café et le sucre ont perdu de leur importance au profit d'autres produits tels que les fruits, les légumes et les produits laitiers (Da Silva, 2005).

La demande en fruits secs a ainsi sensiblement augmenté, et les consommateurs sont prêts à payer davantage pour les fruits hors saison, qui sont disponibles sur le marché maintenant que l'on peut maintenir leur qualité grâce aux technologies de conservation actuellement utilisées, même dans le cas de transports de longue distance (véhicules à réfrigération contrôlée). D'un autre côté, la tendance à la libéralisation des marchés encourage l'exportation des produits. L'Europe joue un rôle important dans ce secteur du marché. A l'heure actuelle, elle est le second producteur et exportateur de fruits secs, et la valeur des exportations est en hausse. Les principaux marchés pour les exportations européennes sont ceux de pays proches, tels que la Suisse, la Norvège, la Russie, mais les exportations de produits de qualité à destination du Japon, de la Chine, des États-Unis, du Canada et du Brésil augmentent. Les produits les plus couramment exportés sont les agrumes, les raisins et les pommes. La région méditerranéenne pourrait jouer un rôle très important si les pays des rives Sud et Est envisageaient de promouvoir des politiques logistiques ambitieuses et complémentaires.

Les défis logistiques

D'importantes opportunités de développement s'ouvrent pour les pays méditerranéens dans le secteur agroalimentaire, en termes de dynamique d'échanges mutuels et de commerce intercontinental. Toutefois, les efforts déployés pour améliorer la qualité et augmenter la quantité des produits à l'exportation peuvent être vains s'ils ne sont pas soutenus par une politique logistique adéquate.

Il ne fait aucun doute que la gestion de la chaîne d'approvisionnement de l'industrie agroalimentaire implique un travail d'information soutenu. Les principaux distributeurs suivent constamment ce que les consommateurs achètent et la façon dont ils se comportent, afin de devenir plus efficaces et plus compétitifs sur le marché. Les ordinateurs et les systèmes de communication sont de plus en plus utilisés pour le suivi de la circulation des produits, dans le but de garantir leur sécurité et leur qualité. Les codes barres, les RFID (systèmes d'identification par radiofréquence) et les téléphones portables en sont quelques exemples. Mais on pourrait aussi citer les systèmes robotisés de gestion des processus et des contrôles, de manutention et de transport des fruits et des légumes. Cependant, les problèmes de logistique concernent également l'organisation de réseaux d'échange efficaces et rationnels, c'est-à-dire des ports mieux équipés, une hiérarchisation des plateformes d'échange, une optimisation des services maritimes, une maximisation de la productivité des réseaux.

En Méditerranée, les transports maritimes conventionnels ou par conteneurs sont peu fréquents, sauf dans quelques cas, et la circulation des produits reste lente. Par exemple, dans les échanges entre l'Italie et le Moyen-Orient, les transports maritimes par conteneurs et par navires rouliers sont organisés une fois par semaine ou une fois toutes les deux semaines et, ils requièrent entre 7 et 14 jours de port à port, étant donné les escales requises par la ligne. A cette lenteur s'ajoutent les formalités douanières, la manutention et l'expédition jusqu'à la destination finale, de sorte que le temps total de transport passe à 20-25 jours, temps bien supérieur aux transports routiers et donc peu compétitif. En revanche, les transports routiers, beaucoup plus coûteux que les transports maritimes, demeurent prohibitifs pour des produits de consommation comme les produits agroalimentaires qui doivent être renouvelés fréquemment. La seule alternative pour certaines routes commerciales est le transport maritime, mais les services programmés demeurent insuffisants. D'un autre côté, les mouvements de frets entre les différents ports méditerranéens sont très fragmentés et, étant donné qu'ils n'atteignent pas la masse critique minimale nécessaire, ils se prêtent peu à des liaisons fréquentes et programmées.

Parmi les stratégies susceptibles d'être adoptées, il pourrait être utile de créer des liaisons prioritaires pour la circulation des produits par voie de mer entre les côtes de la Méditerranée, de dynamiser les synergies capables de former une masse critique d'échange, pouvant alors déboucher sur des liaisons plus rapides et plus fréquentes, ou encore de supprimer les obstacles douaniers, qui sont encore trop nombreux. Afin d'obtenir des performances logistiques de haut niveau, il nous faut déterminer les ports qui peuvent constituer des ports de transbordement en raison de leur situation géographique et de leur capacité à concentrer puis à redistribuer les flux. Par exemple, le port de Gioia Tauro, ou un autre port situé sur la côte ionienne de Calabre, comme Corigliano, pourrait concentrer les marchandises venant de différentes régions du Moyen-Orient ou du Machrek et destinées à l'Europe. Cette concentration aurait de toute évidence des effets positifs : la création d'importantes quantités de marchandises et la promotion de liaisons maritimes régulières et plus fréquentes; la réduction des distances; une plus grande productivité ou encore la croissance du marché.

Pour comprendre comment le rôle de Gioia Tauro peut être significatif dans la région méditerranéenne et sur les marchés internationaux, une simulation peut être proposée (Gattuso, 2008) sur la base de l'expédition d'un EVP de Port Saïd à Munich (Allemagne) via trois itinéraires intermodaux : Port Saïd - Gioia Tauro - Munich; Port Saïd - Algésiras - Munich et Port Saïd - Rotterdam - Munich. Voici l'analyse comparative des trois itinéraires, en termes de coût et de temps, à deux horizons temporels différents (présent et futur).

Coût financier du transport pour les trois alternatives intermodales

Coût (€ / EVP)	Via Gioia Tauro		Via Algésiras		Via Rotterdam	
	Présent	Futur	Présent	Futur	Présent	Futur
Mer (*)	474	474	744	744	1061	1061
Chemin de fer (*)	2099	1599	2939	2439	921	921
Total	2573	2073	3683	3183	1982	1982

(*) Les coûts incluent les opérations effectuées dans les terminaux.

Coût en temps du transport pour les trois alternatives intermodales

Coût (h)	Via Gioia Tauro		Via Algésiras		Via Rotterdam	
	Présent	Futur	Présent	Futur	Présent	Futur
Mer (*)	63	63	134	134	218	218
Chemin de fer (*)	21	21	31	31	12	12
Port	70	28	70	28	28	28
Total (heures)	154	112	235	193	258	258
(jours)	6,5	4,5	10	8	11	11

A l'heure actuelle, chemin de fer et voie de mer confondus, Rotterdam représente l'option la plus intéressante du point de vue du coût, Gioia Tauro étant celle qui permet de gagner le plus de temps, encore qu'il faille tenir compte que les liaisons ferroviaires entre le port et l'Europe centrale ne soient pas régulièrement assurées. En améliorant à l'avenir ces liaisons ferroviaires à partir de Gioia Tauro, il pourrait être réalisé une économie significative en terme de temps et d'argent, et accroître la compétitivité de la route italienne. Cela permettrait au Sud de l'Italie de gagner des parts de marché et de jouer un rôle beaucoup plus important, pour l'industrie agroalimentaire comme pour d'autres branches d'activités. C'est la raison pour laquelle a été proposée la création d'une plateforme de réfrigération à Gioia Tauro. Le plan stratégique de développement du complexe prévoit déjà une zone réservée à des chambres froides et à la transformation industrielle de produits agroalimentaires. Le secteur agroalimentaire, qui est le plus productif de la Calabre et de la Sicile, profiterait certainement d'un système logistique plus performant si le Sud de l'Italie devenait la plaque tournante des produits agroalimentaires méditerranéens exportés vers les grands marchés internationaux.

Conclusion

Les transports et la logistique peuvent dynamiser les échanges. Cela dit, améliorer les « réseaux méditerranéens » reste indispensable, en accordant notamment une attention particulière aux installations portuaires et aux relations entre les pays riverains, afin d'accéder aux grands marchés, non seulement de la zone euro-méditerranéenne, mais aussi de grandes régions en développement. Il est important de donner la priorité aux systèmes logistiques, aux réseaux, au développement de ports capables de devenir de véritables plaques tournantes avec leur propre chaîne logistique et des connexions avec l'ensemble du territoire. Dans cette optique, l'Italie et l'Europe doivent se tourner vers le Sud dont le développement est indispensable à une croissance régulière et durable de l'économie italienne et européenne. La région méditerranéenne a un fort potentiel de croissance lié à l'existence d'une population importante, dont le revenu par habitant demeure cependant peu élevé, à la présence de ressources abondantes, notamment humaines et ainsi qu'à des débouchés intéressants dans le secteur agroalimentaire. Les deux rives de la Méditerranée ont des intérêts mutuels à la coopération régionale pour construire leur développement. C'est en prenant conscience de cette interdépendance que les pays méditerranéens, du Nord comme du Sud, pourront rivaliser sur la scène géoéconomique internationale.

Bibliographie

- Da Silva C.A.B. (2005). *The growing role of contract farming in agri-food systems development: drivers, theory and practice. Proceedings of Meeting "Agricultural Management, marketing and Finance Service"*. FAO. Roma.
- Commission of the European Communities (2009). *European industry in a changing world. Updated sectoral overview 2009. SEC (2009) 1111. Final Report*. Brussels
- Gattuso D. (2007). *Problematiche di logistica nel settore agro-alimentare. Gioia Tauro nella rete Euro-Mediterranea. Progetto MATAARI. Logistica agro-alimentare nell'area del Mediterraneo*. Collana Trasporti. F.Angeli. Milano.
- Gattuso D. (2008). *Agri-food logistics in the Mediterranean area*. Collana Trasporti. F.Angeli. Milano.
- Greenmed Journal (2012). <http://www.greenmed.eu/news-1274.html>
- Harriet A. (2010). *Europe, easy pickings for China*. The Daily Telegraph
- RITA, Bureau of Transportation Statistics (2011). *America's Container Ports: Linking Markets at Home and Abroad*. U.S. Department of Transportation. Research and Innovative Technology Administration. 1200 New Jersey Avenue, SE. Washington, DC 20590
- Russo F. (2010). *I porti container italiani nel sistema euro-mediterraneo. PRIN "Linee guida per la competitività dei porti container italiani nel sistema euro-mediterraneo: criticità e potenzialità dei porti hub di Gioia Tauro, Cagliari e Taranto*. Collana Trasporti. ED. F.Angeli
- Vallouis P. (2010). *Maritime transport of goods in the Mediterranean: outlook 2025*. Blue Plan Papers 7. Agence française de développement

Le secteur du transport et de la logistique en Turquie

Mehmet Sakir Ersoy

Professeur, Université de Galatasaray (Turquie)

Selma Tozanli

Enseignant-Chercheur, CIHEAM-IAM Montpellier

L'évolution du secteur logistique et la transformation du système agroalimentaire

En Turquie, la logistique moderne, c'est-à-dire « l'ensemble des infrastructures, des équipements, des hommes et des opérations qui rendent possible le flux de matières, d'informations et financier depuis l'acquisition des matières premières en passant par la production et la distribution jusqu'à la table du consommateur » (R. Ernst, 1998), s'est développée à partir des années 1980, suite à la mise en place des politiques d'ajustement structurel et l'ouverture de l'économie au marché mondial. Les mesures d'encouragement publiques et le rétrécissement du marché ont poussé les entreprises privées à développer leur marché à l'international. Les secteurs textile et agroalimentaire apparaissent comme les deux plus importants exportateurs à destination des pays du continent européen et du Moyen-Orient.

La décennie 1990 est marquée par un développement spectaculaire de la logistique en Turquie. C'est également l'époque où s'implantent de grandes firmes agro-tertiaires et des enseignes de distribution organisées, avec leurs propres normes et exigences en matière d'approvisionnement, de transport et d'entreposage. Une mise à niveau technologique et organisationnelle était donc inévitable. Parallèlement, les exportations turques sont alors en hausse, transformant ainsi peu à peu les entreprises de transport en véritables firmes logistiques prestataires de services. Sur le plan géopolitique, les évolutions dans les Balkans, l'ouverture des économies des pays d'Europe centrale et orientale (PECO) et le climat instable au Moyen-Orient constituent autant de contraintes pour les firmes turques et les activités commerciales. Cette nécessité de contourner les zones de conflit s'accompagne d'une politique visant à diminuer le coût du transport. C'est la raison pour laquelle les firmes logistiques optent progressivement pour le transport intermodal et Ro-Ro. Une première ligne avait été établie en 1985 entre Istanbul (Haydarpaşa) et la Roumanie (Köstence). Plusieurs lignes sont ensuite mises en place pour acheminer les marchandises vers l'Italie, la Russie, la France, l'Ukraine ou encore la Roumanie. La firme privée U.N RO-RO İşletmeleri A.Ş., fondée en 1994 et rachetée par la firme financière KKR en 2007, demeure jusqu'à présent l'entreprise la plus active dans le transport Ro-Ro entre la Turquie et les pays européens.

Les années 2000 marquent une période d'expansion encore plus forte du secteur logistique en Turquie. Avec un taux de croissance annuel de 20% depuis 2005, il se place en deuxième position derrière le tourisme dans le classement des secteurs les plus dynamiques du pays. Surtout, il place la Turquie au 39ème rang du classement mondial et au 3ème rang des pays du Sud et de l'Est de la Méditerranée, selon l'indice de la performance du secteur des logistiques (moyenne des années 2007-2011) établi par la Banque Mondiale. Le secteur n'est plus défini par la seule fonction de transport mais comprend également des firmes prestataires 3PL (Troisième Partie Logistique), c'est-à-dire ayant la responsabilité d'exécuter une partie plus ou moins importante de la logistique de ses clients. C'est une forme d'externalisation de la gestion d'entrepôt et du transport (et de tous les services associés et liés), qui, par définition, sont des activités qui nécessitent de lourds investissements et dont un grand nombre d'entreprises préfère se passer (Ersoy, 2008). L'arrivée du capital étranger dans le secteur est aussi un facteur moteur de ce développement par le transfert technologique que les firmes étrangères introduisent dans le secteur national. Aujourd'hui, la part des firmes étrangères dans le total des parts de marché de la logistique est estimée à 30% dans l'ensemble du marché (Karadoğan, 2011).

Structure du secteur du transport et logistique

Le transport et la logistique, qui regroupent de nombreux métiers et activités, emploient 1,1 million de salariés selon les statistiques de l'Etat (TUİK, 2009). Le transport routier domine le secteur, tant sur le plan des entreprises opérantes que sur la part au sein des échanges commerciaux. En effet, en 2009, 42% environ des importations turques étaient effectuées par transport routier (et 46% par voie maritime), mais cette part grimpe à 59% pour les exportations du pays (Deloitte, 2010). Au niveau national, le transport routier détient une suprématie encore plus nette, puisqu'il assure environ 90% des biens acheminés (TUİK, 2010).

Avec une valeur totale de 41 milliards d'euros en 2008, la part du secteur transport et logistique dans le PIB était alors estimée entre 8 et 12% (İGEME, 2009). Une enquête récente, réalisée par Quattro Business Consulting auprès de 502 firmes logistiques, indique en outre que le secteur dégage une valeur d'activités

totale de l'ordre de 120 milliards d'euros (Quattro Business Consulting). Toutefois, la vitalité économique dans le secteur reste très inégale. Cette situation est le résultat direct de la méfiance des firmes industrielles, clientes des opérateurs du secteur logistique, vis-à-vis des firmes 3PL. Les grandes firmes industrielles poursuivent généralement une stratégie d'internalisation des activités logistiques, et ne partagent pas, pour des motifs stratégiques, camions frigorifiques ou entrepôts par exemple avec des concurrents. Avec cette méfiance, la part des firmes 3PL dans le PIB national reste en-deçà du seuil de 10% et leur taux de croissance entre 2005 et 2010 atteint à peine 7% (contre 20% en moyenne pour l'ensemble du secteur). Cependant, les stratégies des grandes firmes de l'agro-industrie diffèrent. Une certaine typologie de firmes peut ainsi être établie selon leurs caractéristiques en matière de comportements et investissements en logistiques.

Les grandes firmes du secteur de transport et logistique

Opérateurs sur la scène internationale, ces firmes sont presque exclusivement orientées vers les activités du commerce international. Il faut rappeler que 54% des exportations et 24% des importations sont effectuées par les firmes de transport internationales qui étaient au nombre de 1340 en 2009 (Gülen, 2010). On recense par ailleurs 2000 agences de douane, 250 firmes 3PL et 200 entrepôts douaniers (Deloitte, 2010). Cependant, cela ne change en rien la structure hétérogène et atomisée du secteur (Babacan, 2003). En Turquie, trois typologies d'acteurs peuvent être distinguées :

- Un très grand nombre de micro-entreprises, opérant exclusivement dans le transport routier domestique, cherchent des profits à court terme sur le marché spot et ont une vision conventionnelle sans stratégie prospective. Ils forment les deux tiers des firmes actives dans le secteur ;
- Un nombre assez important de petites et moyennes entreprises (PME), pour la plupart familiales et fondées au départ pour le transport routier avant d'évoluer vers des firmes logistiques de taille supérieure. Leur mode de gouvernance est traditionnellement basé sur la personnalité de l'entrepreneur fondateur. Elles cultivent une vision commerciale dynamique ;
- Quelques très grandes entreprises, ou holdings, développant des stratégies tournées vers le moyen-long terme, adoptant une gestion moderne, et visant à être compétitives à l'échelle régionale et mondiale. La plupart d'entre elles sont des 3PL. Parmi celles-ci, il faut mentionner les entreprises étrangères installées en Turquie, qui établissent des partenariats avec leurs homologues turcs ou créent leur propre filiale dans le pays. Acteurs globaux, ces entreprises logistiques investissent considérablement à l'étranger et organisent leurs activités au niveau mondial. Elles offrent des services de manutention et de transport des produits agricoles et produits agro-industriels (plus particulièrement des surgelés). Certaines entre elles sont spécialisées plus particulièrement dans la logistique des produits agroalimentaires (Baynak Lojistik, Netlog Lojistik/Polar XP, CEVA, Omsan).

Classement des plus grandes firmes de logistique en Turquie en 2009

(*) Fonds de pension de l'armée de Turquie; (**) Fortune 500 Türkiye 2010, <http://www.fortuneturkey.com/fortune500-2010/>; (***) sites des entreprises; (e) estimation

Source : Capital 500, www.capital.com.tr/siralamalar/html/2010.htm

Firme	Groupe d'appartenance	Chiffre d'affaire 2010 (**)(millions LT)	Chiffre d'affaires 2009 (millions LT)	Variation 2010-2009	Implantations à l'étranger (**)
UN Ro-RO İşletmeleri AŞ.	KKR (USA)	p.m.	p.m.		
UPS Türkiye (ex Unsped Paket Servisi)	UPS (USA)	n.c.	355,73	?	
Ceva Lojistik	CEVA Logistics(USA)	551	275,39	100,10%	
Netlog Lojistik Servisi	Famille Çak	459,4	329,03	38,70%	Afghanistan, Roumanie
Horoz Lojistik	Horoz Şirketler Grubu	430	202,15	112,70%	Allemagne, Italie, Russie, Pologne
Borusan Lojistik Dağıtım	Borusan Holding	395,6	300,47	31,70%	USA, Pays-Bas, EAU, Algérie, Kazakhstan
Omsan Lojistik	OYAK(*)	340,4	303,83	12,00%	Allemagne, France, Bulgarie, Roumanie, Russie, Azerbaïdjan
Fasdat Gıda Dağıtım	Ata Holding	336,3	219,76	53,00%	
Ekol Lojistik	Invest AD (EAU)	313,1	300,14	4,30%	Allemagne, Italie, Roumanie
Bainak Lojistik Grubu	The Great Circle Fund (USA)	281,9	251,16	12,20%	Libye, Egypte
Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği	Akfen Holding, PSA International	273,6	229,14	19,40%	
Reysaş Lojistik	Reysaş Grubu	223,3	220,02	1,50%	Malte
Mars Lojistik	Mars Lojistik Grubu	199,4	210,34	-5,20%	France, Tunisie, Allemagne, Belgique
Gökboru	Gökboru	175,0 (e)			Allemagne, Italie, Roumanie, France, Azerbaïdjan, Bulgarie

Impact des stratégies des grandes firmes agro-industrielles sur la structure du secteur de transport et logistique de la Turquie

Les firmes industrielles, par l'organisation de leur chaîne de valeur, ont un impact indéniable sur la structure du secteur logistique puisqu'elles sont les principaux clients des entreprises logistiques. Certaines firmes agroalimentaires développent leurs propres logistiques pour mieux contrôler leur chaîne de qualité, leurs coûts de transport et d'entreposage. Cela est particulièrement valable pour les firmes opérant dans la transformation de la viande et l'industrie du lait. A l'instar des firmes avicoles (Keskinöglü, Banvit et Gedik Piliç), qui ont internalisés les services logistiques en leur sein, l'entreprise laitière Süttaş a créé un département logistique avec un parc de 1 055 camions citernes et 47 distributeurs (répartis sur l'ensemble du territoire national), desservant environ 7 800 points de vente. Pınar, l'arme agroalimentaire du groupe Yaşar, utilise les services logistiques de YBP, une autre filiale de sa société-mère pour desservir 152 000 points de vente sur le territoire national. La firme brassicole multinationale Efes Pilsen, la filiale d'Anadolu Grubu, a également internalisé l'entreposage et le transport depuis 2005. TAB Gıda, filiale agroalimentaire d'Ata Holding (la franchisee de Burger King, Sbarro, Popeyes ve Arby's en Turquie), a fondé en 1995 son propre département des logistiques, Fasdat Gıda Dağıtım Sanayii. Depuis, il est classé parmi les 5 meilleures firmes logistiques de Turquie. Ülker Gıda Sanayii, dont la société-mère, Yıldız Holding, a détenu 30% du capital de Netlog/Polar XP, est la 2ème plus grande firme logistique du pays. Ülker Grubu continue à utiliser les services de Netlog pour distribuer ses produits sur le marché domestique ainsi qu'à l'international. C'est également le cas, dans le transport, au niveau national, des produits surgelés (Dardanelles, Kerevitaş, etc.), où les grandes firmes restent méfiantes et n'externalisent pas leurs activités logistiques.

Les filiales turques des firmes multinationales agro-industrielles semblent opter pour une stratégie différente. Elles externalisent plus facilement les services logistiques et travaillent avec des prestataires dédiés, spécialisés dans l'agro-logistique. Ainsi, Nestlé recourt aux services de Aytas Lojistik pour la distribution de ses produits dans l'Ouest de l'Anatolie ; Unilever a des partenariats avec Alişan Nakliyat et Yalçinkaya AŞ ; Coca-Cola avec Cemaloğlu et Alp Lojistik ; PepsiCo avec Naktaş Lojistik et Danone avec TLS et Netlog. Il faut également citer Hoşcan Lojistik, Güriş Lojistik, Eğretli Lojistik, Karcan Nakliyat, Barsan Global Lojistik (BGL) parmi les grandes firmes du secteur, spécialisées dans l'agrologistique et qui travaillent avec des grandes entreprises de l'agro-industrie telles que Entreprises Sucrrières de l'Etat (TürkŞeker), Koska, Eti Grubu, Kraft (y compris Cadbury/Kent), Çaykur, Tariş, Tekel Alkol, Assan Gıda, Bandırma Gübre, Karin Gıda, Paksoy, Kombassan Un Sanayii, Ova Un Sanayii, parmi d'autres.

Les entreprises exportatrices de produits frais, plus particulièrement de fruits et légumes, ont également recours aux services des firmes logistiques pour le transport et les services transitaires (assurances, courtage en douane). D'ailleurs, c'est l'augmentation en volume et en valeur des exportations de fruits et légumes frais qui a conduit, entre autres raisons, les firmes du secteur logistique de Turquie à s'ouvrir et investir dans le transport RO-RO. Enfin, il convient de signaler que les PME, qui forment une grande majorité des firmes opérant dans le secteur agroalimentaire du pays, ont recours aux services d'entreposage et de transport des firmes prestataires de petite taille et permettent ainsi à la structure diffuse et atomisée du secteur du transport et de la logistique de perdurer.

Tendances futures : investir dans les infrastructures et se développer à l'international

La Turquie a donc connu des transformations importantes sur le plan des transports et de la logistique depuis la fin du XXème siècle. Le pays fait partie du programme des Réseaux Européens de transport, les corridors IV et X se prolongeant en effet jusqu'à Istanbul (Centre d'Analyse Stratégique, 2011). Soutenu par des programmes de financement de pré-accession à l'Union européenne (UE), la Turquie réalise de nombreux investissements en construction de chemins de fer, électrification du réseau existant et surtout de la liaison des chemins de fer à des zones logistiques portuaires. Elle fait également partie prenante au programme TRACECA, le corridor de transport Europe-Caucase-Asie, et développe les chemins de fer liant l'Est de l'Anatolie (Kars) à l'Azerbaïdjan et à la Géorgie. Autre grand programme infrastructurel stratégique, pour lequel la Banque européenne d'investissement (BEI) a contribué, la construction du tunnel « Marmaray », qui doit permettre en 2013 la connexion des deux rives d'Istanbul sous la mer de Marmara, à travers deux voies ferroviaires, une pour le transport urbain et l'autre pour les grandes lignes de transport commercial.

Il faut aussi signaler que la gestion de plusieurs ports (Bandırma; Samsun et Mersin), jusqu'alors assurée par des établissements publics de l'Etat, ont récemment été cédés pour 36 ans à des entreprises logistiques du secteur privé, qui en contrepartie, prévoient d'importants investissements en infrastructures pour augmenter la capacité d'entreposage et de manutention dans ces ports. D'autres sites (Izmir, Iskenderun, Derince) pourraient

suivre cette privatisation dans un proche avenir. Un autre développement important concerne les projets de création de « Pôles Logistiques » (Ankara, Samsun, Mersin, Kars, Iskenderun) pour mieux gérer les logistiques intermodales et combinées. Ces investissements sont sous le contrôle des autorités locales (municipalités, chambres du commerce et de l'industrie) et rassemblent à la fois les subventions accordées par l'UE dans le cadre du programme de pré-adhésion et les financements locaux et nationaux que complètent par ailleurs des capitaux privés. Le secteur privé a en effet commencé à investir considérablement dans le transport maritime et dans la gestion portuaire par la privatisation des ports détenus jusqu'en 2005 par les Chemins de Fers de la Turquie (TCDD) et les Entreprises Maritimes d'Etat (Denizcilik İşletmeleri). Ces changements conduisent les plus grandes firmes logistiques du pays à opter pour des solutions intermodales et de transport combiné en investissant dans l'infrastructure portuaire et ferroviaire.

Enfin, il convient d'insister aussi sur la stratégie géoéconomique de la Turquie qui depuis quelques années tisse un vaste réseau d'accords commerciaux bilatéraux avec les pays du Sud et de l'Est de la Méditerranéen (PSEM).

Accords commerciaux bilatéraux entre la Turquie et les PSEM

Pays	Accord de libre échange	Partenariats économique, commercial, industriel, technique et scientifique	Prévention de double-imposition	Accord sur la facilité de transport	Promotion et protection mutuelles des investissements	Accord sur le commerce maritime	Accord sur le transport routier et aérien	Accord de tourisme
Algérie	X	X	X		X	X		
Egypte	X	X	X	X	X	X		X
Israël	X	X	X		X			X
Jordanie	X	X	X	X	X		X	
Libye		X			X			
Liban	X	X	X		X		X	
Maroc	X	X			X	X	X	X
Tunisie	X	X	X		X	X	X	X
Syrie	X	X	X	X	X		X	X

Source : Sema Kalaycıoğlu, 2011

Assurément donc, la Turquie peut aspirer à devenir une véritable plaque tournante sur le plan logistique, et donc sur le plan économique. Son positionnement géographique stratégique, son dynamisme industriel et commercial, ses investissements et sa stratégie prospective constituent à cet égard des atouts déterminants. L'expression de la puissance agro-alimentaire turque, tant sur le plan régional qu'au niveau international, passera donc par cette dimension logistique. Elle devra cependant garantir la modernisation des réseaux de transport (routier, ferroviaire et maritime) et l'aboutissement des grands projets en infrastructures que le pays mène actuellement.

Bibliographie

- Babacan Muazzez (2003) : « *Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi ve Rekabet Vizyonu* », (L'évolution du secteur logistique dans notre pays et sa vision de compétitivité) in Ege Akademik Bakış, Vol. 3, n°1-2, <http://eab.ege.edu.tr/pdf/3/C1-S1-2-M2.pdf>
- Centre d'Analyse Stratégique (2011), « *Le train à grande vitesse dans le monde : perspectives d'avenir* », R.F. Premier Ministre, <http://www.strategie.gov.fr>
- Deloitte (2010), *Transportation and logistics Industry Report*, R.P. Prime Ministry, <http://www.invest.gov.tr>
- Ersoy, M. Şakir (2008), *Tedarik Zincirinde Depoların Önemi* (Importance d'Entreposage dans la Chaîne d'Approvisionnement, Durum Dergisi, Ocak sayısı, <http://www.turktrade.org.tr/tr/magazine/e53636bb-a261-4729-be59-4f6df32577af/ocak-2008.aspx>
- Gülen, Kemal Güven (2010), *Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler*, (Etat des lieux et stratégies concurrentielles dans le secteur de la logistique) ITO, 235 p.
- İGEME, 2009, <http://www.ibp.gov.tr>
- Kalaycıoğlu, Sema (2011), *Dogu'nun sorunlu limanlari ve Turkiye* (les ports à problèmes de l'Orient et la Turquie, Durum Dergisi, Ekim sayısı, <http://www.turktrade.org.tr/tr/article/51198da5-d3b5-43ba-91e2-279bef1ec48e/dogu%E2%80%99nun-sorunlu-limanlari-ve-turkiye.aspx>
- Karadoğan, Doğan (2011), *Türkiye'de Lojistik Sektörü ve Lojistik Hizmet Üretenler*, (Le secteur logistique en Turquie et les prestataires de services) 22 septembre 2011, <http://www.lojistikci.com/?p=3701>
- Ricardo Ernst, P. Domier, M. Fender, P. Kouvelis (1998), *Global Operations Management and Logistics: Text and Cases*, John Wiley & Sons.
- TUİK 2009, <http://www.tuik.gov.tr>
- TUİK, 2010 : <http://www.tuik.gov.tr>

Logistique portuaire et transport maritime de courte distance pour les exportations espagnoles de fruits et légumes frais

Raúl Compés López

Universidad Politécnica de Valencia¹ (Espagne)

L'Espagne est une puissance européenne et mondiale dans le secteur des fruits et légumes frais. Les exportations en 2010 ont atteint un volume de 9,49 millions de tonnes (Mt), soit environ 40 % de sa production. Les produits les plus exportés sont les citrons (3,2 Mt), les tomates (0,74 Mt), la laitue (0,57 Mt), la pastèque (0,49 Mt) et le concombre (0,45 Mt). L'Espagne écoule la plupart de ses produits sur les marchés de l'Union européenne (UE), en particulier vers l'Allemagne, la France, le Royaume-Uni, les Pays Bas et le Portugal. A eux seuls, ces cinq pays représentent près de 70% du total exporté.

Les exportations espagnoles de fruits et légumes frais à destination de ses marchés européens se font principalement par les réseaux routiers. Cependant, les obstacles à ce mode de transport ne cessent de croître, augmentant ainsi son coût et réduisant sa compétitivité. De part sa situation géographique, l'Espagne doit faire face à un problème majeur qu'est la longueur des trajets, longueur signifiant des coûts de transports importants. Ces éléments rendent d'autant plus importante la recherche de solutions alternatives.

Etant donné qu'à court terme, le transport ferroviaire n'est pas une option viable et que le transport aérien est privilégié pour l'acheminement de produits à haute valeur ajoutée et sur de longues distances, l'unique alternative à la route est le transport maritime. Bien que le bateau soit depuis longtemps le moyen de transport principal pour le commerce international des fruits et des légumes (notamment pour l'importation de fruits en provenance de pays tiers), la nouveauté est que l'UE est en train de promouvoir un nouveau modèle de service: le transport maritime de courte distance (TMCD). Celui-ci est associé à la création d'autoroutes de la mer entre les pays européens et les pays riverains, ce qui devrait représenter une belle opportunité pour l'exportation espagnole de fruits et de légumes frais.

Cette option est particulièrement intéressante pour quelques unes des principales aires de production et d'exportation situées à proximité des ports (Compés et Baviera, 2006). C'est le cas de la région valencienne, épice de la production espagnole d'agrumes, qui dispose des ports de Castellón, Sagunto, Valence et Gandía, et de la zone d'Almería, un des plus importants pôles de compétence (cluster) européen de production de légumes.

Commerce et logistique du transport des fruits et légumes frais

Le marché international de fruits et de légumes frais est l'un des pionniers de la mondialisation du secteur agroalimentaire. Les moindres barrières aux échanges, la réduction des temps de voyage et des coûts du transport maritime, les améliorations des méthodes de conservation de produits périssables, les investissements dans des terminaux spécialisés de quelques ports, et l'agrandissement des marchés des principales multinationales du secteur, ont eu pour conséquence une croissance spectaculaire des transactions de fruits et de légumes frais à partir des années 1990 (Cook, 1997; Barceló et al., 1992).

Au niveau international, il s'agit d'un commerce se caractérisant d'une part par l'importance quantitative de certaines productions (en particulier la banane, les agrumes, les fruits de l'hémisphère sud : pommes, raisins, poires, kiwis), les fruits exotiques et les légumes de contre saison, et d'autre part, par la poids de certains pays comme le Chili, la Nouvelle-Zélande et l'Afrique du Sud, qui malgré leur éloignement géographique sont de vraies puissances commerciales. Pour ces pays, leur production est très orientée à l'exportation et leur logistique s'appuie sur une chaîne maritime-portuaire très efficace.

Le transport et la distribution de fruits et légumes frais constituent un défi pour les communautés portuaires. La durée du voyage, le conditionnement de la marchandise, la fiabilité de la réalisation des opérations dans les temps impartis, le professionnalisme des acteurs, la capacité d'adaptation aux exigences des chaînes de distribution commerciale et l'agilité des procédures d'inspection phytosanitaire, constituent les exigences auxquelles tous les ports ne sont pas capables de répondre. De plus, le transport maritime de produits périssables dans des bateaux spécialisés présente l'inconvénient de concentrer un volume élevé de production dans l'espace et le temps avec pour principales conséquences

¹ L'auteur remercie Anecoop, Valencia Terminal Europa y Dehorsa pour leur aide apportée à la réalisation de cet article.

une modification du prix initial ainsi qu'une difficulté pour les acteurs du secteur agroalimentaire de répondre aux exigences commerciales et logistiques.

Quelques ports au sein de l'UE disposent d'installations spécialisées pour ce type de trafic. C'est le cas de Rotterdam, dont le rôle central de distribution en Europe a permis la création de chaînes commerciales et logistiques efficaces et puissantes, tout comme Anvers en Belgique, Le Havre en France, Brême et Hambourg en Allemagne, Vado/Savona et Trieste en Italie (Trienekens et Omta, 2002).

Jusqu'aux années 1990, l'Espagne a été principalement une puissance exportatrice puisque le marché intérieur était très protégé. Les seuls trafics maritimes importants concernaient ceux de la banane en provenance des Canaries et de certains fruits exotiques. Le marché a ensuite été ouvert et tous les trafics ont augmenté, tant à l'importation (qui dépasse actuellement le demi-million de tonnes, surtout originaires de pays tiers) qu'à l'exportation. Il existe de nombreux ports participant activement au commerce maritime de fruits et de légumes frais: La Courogne, Marín-Pontevedra, Vigo et Bilbao pour la façade atlantique; Barcelone, Tarragone, Castellón, Sagunto, Valence, Gandía, Cartagène et Algesiras, pour la façade méditerranéenne. Certains ont des terminaux dédiés aux produits périssables en général ou spécialisés dans le transport des fruits et légumes frais comme « Barcelone Reefer Terminal » à Barcelone; « Friopuerto » à Valence, « Gandia Reefer Terminal/Dehorsa » à Gandía et « Fruport » à Marín (anciennement Vigo), Tarragone et Algesiras. Dans les autres ports, les produits arrivent normalement dans des containers réfrigérés qui sont ensuite branchés aux connexions électriques des terminaux.

Trafics portuaires de fruits, et de légumes (tm.) (ports avec plus de 100.000 tm.)						
Algesiras	Barcelone	S.C. de Tenerife	Las Palmas	Valence	Tarragone	Alicante
2202245	505198	531796	404315	332096	253856	140033

Source : Annuaire Statistique, 2010, Ports de l'État

La concurrence entre ports pour ce type de trafics est très intense puisqu'ils représentent une haute valeur ajoutée et qu'ils assurent une grande attractivité. Participer à ce type de trafic est un signe de qualité et de bonne performance logistique. De plus, il n'est pas facile de les fidéliser, étant donné que les chaînes de transport et de distribution sont très dynamiques, et qu'elles s'adaptent continuellement aux changements dans les avantages relatifs des différents modes de transport et des ports. Un exemple significatif concerne les exportations des fruits et légumes du Maroc qui, après avoir emprunté pendant quelques années la route terrestre espagnole en traversant le détroit de Gibraltar, sont revenues à la chaîne maritime ces dernières années à travers la compagnie CMA CGM et Port-Vendres (France). Quelques ports ont été capables de consolider des trafics importants en profitant par exemple, à l'image du port de Tarragona, des exigences spécifiques de conservation de quelques produits tels que le kiwi, qui ne peut pas être stocké avec d'autres fruits.

Les exportations espagnoles de fruits et de légumes frais par route maritime sont relativement faibles, comparées aux volumes totaux d'exportation et au potentiel des zones situées dans les alentours de quelques ports. Le premier centre de commerce est la région valencienne, qui exporte 2,5 millions de tonnes de fruits et un demi-million de tonnes de légumes, et qui est le siège de nombreuses entreprises et opérateurs espagnols (Anecoop, Sanlúcar Fruit, Univeg España et Martinavarro). Le deuxième centre est la zone d'Almería, première province espagnole productrice et exportatrice de légumes, qui, à elle-seule, exporte 1,7 Mtm, soit 63 % de sa production (Fondation Cajamar, 2011). Il apparaît donc logique que ces deux zones soient les plus intéressées à la promotion d'alternatives au transport routier et au développement de nouveaux services de transport maritime.

L'alternative du transport maritime de courte distance (TMCD)

Le transport terrestre est le moyen le plus utilisé pour le commerce intracommunautaire des marchandises. Il absorbe 76 % des frets, et son poids a encore augmenté dernièrement (Eurostat, 2011). Le transport par camion reste le moyen le plus rapide, et qui s'adapte le mieux à la logistique du « just-in-time » et du porte-à-porte. Cependant, de nombreux coûts externes sont à considérer, parmi lesquels les embouteillages, la pollution, le nombre d'accidents et l'entretien des réseaux routiers. De plus, il s'agit de prendre en compte l'augmentation du nombre de pays appliquant des écotaxes, des restrictions temporelles à la circulation de camions (il existe aussi une réglementation très stricte sur les temps de conduite et de repos des chauffeurs) ou encore l'euro-vignette. Avec le développement des échanges

commerciaux entre les pays européens, le quasi monopole du transport par camion est devenu un problème majeur pour les institutions communautaires. Beaucoup de pays membres, pour réduire leurs coûts, se tournent vers d'autres alternatives plus efficaces d'un point de vue énergétique et social.

L'une des priorités de la politique européenne de transports est d'équilibrer l'usage des différents modes de transport. Depuis le livre Blanc de 2001², l'UE réalise un grand effort pour promouvoir des alternatives au transport routier, en favorisant les modes ferroviaire et maritime, dans l'objectif de développer un système plus propre, plus durable et, à long terme plus économique. Au cours de la dernière décennie, les institutions communautaires ont lancé un grand nombre de mesures pour améliorer la compétitivité du transport maritime et de l'activité portuaire. Le programme le plus important est le « Marco Polo II » (2007/2013), qui promeut le développement de services maritimes de navires-conteneur ou de rouliers qui constituent une alternative au transport terrestre. A cela s'ajoute la mise en place des Autoroutes de la Mer du Réseau Transeuropéen de Transport, se caractérisant par des services avec une fréquence minimale de trois sorties hebdomadaires et un nombre maximal de trois escales. Le Programme envisage aussi l'instauration d'un système d'aides publiques pour le lancement de nouveaux services qui garantiront sa viabilité, qui seront limitées dans le temps, et qui ne devront pas excéder le montant estimé nécessaire pour le lancement. Les subventions pourront atteindre jusqu'à 35 % du prix total, mais elles ne s'appliquent pas au financement d'infrastructures. Pour les transporteurs routiers, l'augmentation des coûts du transport terrestre (en raison de l'augmentation du prix du combustible et de l'instauration de nouvelles taxes pour circuler à travers les réseaux routiers européens) obère leur compétitivité. Le TMCD leur offre une alternative multimodale à la route, dont la potentialité a été analysée dans quelques études (García et al. 2010).

Les ports espagnols qui ont la plus grande offre de services et de capacité (Teus) dans les services TMCD sont ceux de Barcelone et Valence, avec respectivement 46 et 35 lignes de ce type de service (Boletín 05 Line Port, Janvier-Juin 2011). Les deux ports se trouvent à l'intérieur de l'Autoroute de la Mer du Sud-Ouest, et bien que Valence dispose de nombreux avantages parmi lesquels un accès direct aux zones de production, Barcelone s'impose de son côté dans le transport maritime de passagers, ce qui lui permet de pouvoir proposer une « offre de charge » au transport de marchandises. L'entreprise leader dans ce type de service est l'italienne Grimaldi. Depuis Valencia, elle offre deux services, l'un à Cagliari-Salerno et l'autre à Livourne. Depuis Barcelone, ce sont trois services qui sont envisageables : Civitavecchia et Livourne en Italie et Tanger au Maroc. À Valence la société Grimaldi charge principalement des remorques dans des navires ro-ro, et à Barcelone des remorques et des camions complets dans des navires mixtes ro-pax (camions et passagers). Chacun de ces deux systèmes a des avantages et des inconvénients. Le système de charge du camion complet (avec le chauffeur à bord) induit un prix plus élevé pour le transporteur terrestre, mais présente deux avantages : un embarquement et un débarquement réalisés directement par le chauffeur (et donc sans dépendre des dockers du port), et la facilité pour le camion de reprendre des charges et des conteneurs sur le chemin du retour.

Malgré les efforts réalisés (Palao et Salinas, 2007), les résultats pour implanter les services de TMCD dans le port d'Almería sont très modestes. Il n'y a que 3 lignes de TMCD, et le volume de marchandises manipulées en 2010 a été de 53451 tonnes. Dans certains cas, les tentatives réalisées se sont terminées précocement et sans succès, comme c'est le cas du projet Andalousie Fresh Line, avec la compagnie Van Uden, pour réaliser le transport maritime de produits horticoles entre les ports d'Almería et de Dunkerque au Nord de la France. Un projet existe actuellement, dénommé Redymar, poussé par Anecoop, l'Autorité Portuaire d'Almería (APA), le CETMO, Coexphal, J. Rono et Cia, López Guillén Logistique, Tecnova et l'Université d'Almería. Ce projet vise à mettre en œuvre un réseau de transport de produits périssables à partir d'Almería et à destination des côtes atlantiques et méditerranéennes de l'Europe. Il existe également un projet de l'APA d'Almería et de la Fondation Baie Almeriport ayant pour objectif de créer une ligne connectée au Royaume-Uni.

Des opportunités pour optimiser la logistique d'exportation de fruits et de légumes

L'exportation espagnole de fruits et de légumes frais a besoin de développer des alternatives au transport routier conventionnel, en particulier vers l'Europe. Cependant, les progrès réalisés jusqu'à présent vers d'autres modes sont relativement modestes. A priori, le TMCD s'est présenté comme

² Le 12 septembre 2001 la Commission a adopté le Livre Blanc "La politique Européenne de transports vis-à-vis de 2010 : l'heure de la vérité" (COM (2001 370)), auquel il faut ajouter sa révision dans « À mid-term review of the White paper, titled Keep Europe moving - sustainable mobility for our continent » (COM (2006 314)).

l'option la plus intéressante. Malheureusement, les résultats obtenus demeurent en deçà des attentes fixées et du potentiel de croissance envisagé.

D'un côté, ces trafics manquent de flexibilité et d'offre de services nécessaires pour satisfaire les demandes des transporteurs, des exportateurs et des destinataires de la marchandise. Le nombre de projets qualifiés comme ADM est réduit et les services offerts couvrent une infime partie uniquement des besoins du secteur. D'autre part, le transporteur terrestre qui devient client du TMCD peut épargner les frais de carburant et de maintenance, ainsi que les temps morts sur la route. Mais il doit faire face aux formalités douanières, bien qu'il s'agisse de marchandises communautaires, et administratives devant les autorités portuaires. Il doit de plus s'adapter aux rigidités du service de main d'œuvre portuaire, détenu par des entreprises monopolistiques, notamment quand ce sont elles qui se chargent de l'embarquement des remorques.

Enfin, les accords conclus entre les armateurs, les transporteurs terrestres et les exportateurs, pour atteindre les seuils minimaux et les fréquences nécessaires afin que la logistique fonctionne, restent difficiles à mettre en place. Les changements dans les politiques de fourniture des grandes chaînes (passage des commandes hebdomadaires aux commandes quotidiennes) maintiennent finalement le transport terrestre comme l'un des moyens les plus flexibles, d'autant plus que les autoroutes de la mer ne sont pas encore opérationnelles 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Bibliographie

- Compés R. y Baviera A. (2006). "El transporte internacional de cítricos. Viabilidad del transporte marítimo de corta distancia". Distribución y Consumo, Marzo-Abril, pp. 26- 32
- Barceló, L.V.; Compés, R. ; Garrigues, J. et Cortés, J. (1992). *El comercio marítimo valenciano de frutas y hortalizas*. Universidad Politécnica de Valencia.
- Cook, R.L. (1997). "Tendencias internacionales en el sector de frutas y hortalizas frescas". *Economía Agraria*, n.º 181, Septiembre-Diciembre 1997, pp. 183-208.
- Fundación Cajamar (2011). *Análisis de la campaña hortofrutícola de Almería. Campaña 2010/2011*, Fundación Cajamar.
- García Menéndez, L.; Feo, M.; Furió, S.; García-Luján, J.; Iborra, S. y Pérez, E. (2010). *Patrón modal y comercio con Europa: tendencias en el transporte de mercancías*. Fundación Valenciaport
- Palao, F. y Salinas, J. (2007). *Potencialidad del transporte hortofrutícola por el puerto de Almería*. Editorial Universidad de Almería.
- Trienekens, J. y Omta, S.W.F. (2002). *Paradoxes in food chains and networks*, Wageningen Universiteit. Management Studies Group



Les exportations du Brésil en Algérie freinées par les contraintes logistiques ?

Mohamed Naïli
Journaliste, El Watan (Algérie)

Depuis plusieurs années, le Brésil consolide sa position parmi les principaux fournisseurs mondiaux de produits de base comme les oléagineux, les céréales ou les viandes. Cette puissance agricole sud-américaine ne cesse de gagner des parts de marchés. Si ses ventes représentaient 2,8% du total mondial des exportations agricoles en 2000, elles grimpaient à 5% en 2010. Alors qu'elles ne dépassaient pas les 15,5 milliards de dollars en 2000, les agro-exportations brésiliennes ont connu une croissance singulière en valeur absolue ces dix dernières années, avoisinant les 70 milliards de dollars en 2010, soit un tiers des exportations totales du pays (OMC, 2011). En 2011, cette croissance s'est confirmée puisque les exportations agro-alimentaires brésiliennes ont atteint près de 95 milliards de dollars, positionnant le pays comme le troisième exportateur mondial.

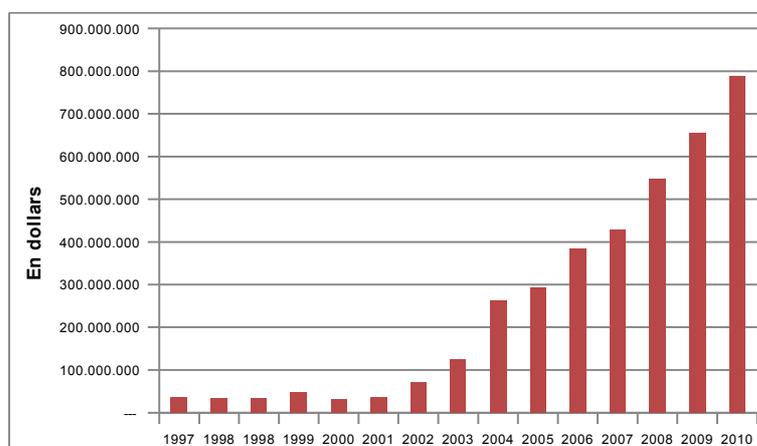
De son côté, l'Algérie confirme son statut de grand importateur de produits agricoles et alimentaires, diversifiant sans cesse l'origine de ses approvisionnements. Il n'est donc pas étonnant d'observer une percée progressive du Brésil sur ce marché national au même titre que dans d'autres pays arabes voisins. L'objectif de cet article est de questionner les limites de cette relation au regard des contraintes logistiques qui caractérisent le marché algérien.

Évolution des exportations brésiliennes vers l'Algérie

Dès le début des années 2000, la hausse des importations alimentaires de l'Algérie s'est traduite par l'émergence de nouveaux fournisseurs, faisant d'ailleurs écho à la nécessaire diversification des sources d'approvisionnement prônée par le gouvernement et les opérateurs du secteur agroalimentaire. Simultanément, il faut aussi souligner la volonté du Brésil de stimuler la coopération Sud-Sud et de renforcer sa présence économique dans le monde arabe (Abis, 2011 ; Brun, 2011). Ce rapprochement vient aussi d'être marqué par la redynamisation du Système Global de Préférences Commerciales (SGPC) à la faveur de l'accord de Sao Paulo de 2004 et dont l'Algérie fait partie des 43 pays membres (Mashayekhi et Ito, 2011). Cet accord, relevant de la clause d'habilitation du GATT (1994), autorise les échanges entre les pays en développement dans le cadre d'arrangements régionaux ou mondiaux, avec des réductions ou des exonérations préférentielles sur les droits de douane. C'est donc aussi dans ce cadre que le produit brésilien a réussi sa pénétration sur le marché algérien.

En 2011, le Brésil était classé 9ème fournisseur de l'Algérie, tous produits confondus, sachant que les produits agricoles représentaient 90% des exportations brésiliennes vers cette destination majeure de l'Afrique du nord. Les principaux produits importés du Brésil sont la betterave et la canne à sucre, le soja, les viandes et d'autres produits carnés. De moins de 50 millions de dollars en moyenne à la fin des années 1990, les exportations brésiliennes n'ont cessé depuis de croître, atteignant près de 300 millions de dollars en 2005 et 790 millions en 2010.

Evolution des exportations agro-alimentaires du Brésil vers l'Algérie (1997-2010)



Source : élaboration S. Abis, à partir d'AgroStat Brasil

Durant les six premiers mois de l'année 2011, les exportations du Brésil ont atteint une valeur de 840 millions de dollars, soit 17% des achats agricoles internationaux alors effectués par l'Algérie au cours de cette période. Ce résultat du premier semestre 2011 confirme l'accélération de la croissance des ventes agro-alimentaires du Brésil en Algérie. Avec des besoins domestiques en croissance continue, que seul couvre le marché international faute d'une production locale solide et suffisante, la facture alimentaire de l'Algérie constitue le troisième poste d'importations du pays, atteignant environ 10 milliards de dollars en 2011, selon les statistiques de la direction des douanes et du ministère du commerce algériens.

En parallèle, l'élargissement du champ d'intervention de l'État dans l'importation de produits de large consommation dès le début des années 2000 a impliqué une nette croissance des acquisitions sur le marché brésilien, une tendance à travers laquelle le gouvernement exprime son adhésion à la démarche d'intensification de la coopération Sud-Sud. C'est ainsi que certaines matières premières d'origine brésilienne ont connu une croissance nette, à l'instar du soja importé par l'Office national des aliments de bétail (ONAB) ainsi que les viandes surgelées importées par la société de transformation et de commercialisation des viandes (SOTRACOV).

Des contraintes logistiques qui peuvent limiter la dynamique

Si l'on peut mettre en exergue, à travers les chiffres du commerce international, l'ascension rapide du géant sud-américain sur le marché algérien, il s'avère que plusieurs paramètres pourraient ralentir la croissance actuelle des exportations brésiliennes vers l'Algérie.

C'est en particulier le cas des problèmes logistiques dus à la distance entre les deux pays, d'une part, et à la congestion au sein des ports algériens, d'autre part. Ces deux facteurs, à eux seuls, impliquent des coûts de transport supplémentaires. Dans tous les cas de figure, la persistance de ces contraintes pourrait progressivement inciter les opérateurs algériens du commerce extérieur à se contenter des opérations d'importation effectuées sur les marchés plus proches.

Préférence pour les marchés de proximité ?

Si, entre 2004 et 2009, les importations en provenance du Brésil ont été tirées vers le haut par le quasi-monopole qu'exerçaient les organismes publics qui viennent d'être cités (ONAB, OAIC et SOTRACOV), en réponse à la logique de l'intensification de la coopération Sud-Sud, cette tendance, en revanche, pourrait évoluer de manière inverse du fait de l'intervention croissante du privé national dans le commerce extérieur des produits agroalimentaires depuis 2010 et dont le souci primordial est de réduire les coûts de transport. En effet, lorsque l'on sait que, par exemple, 70% des importations céréalières de l'Algérie proviennent du marché français, il est certain que les importateurs privés ne sollicitent les fournisseurs éloignés, à l'instar du Brésil, que pour les produits dont la disponibilité fait défaut au niveau de la région euro-méditerranéenne.

Cependant, le durcissement de la réglementation sur les moyens de paiement utilisés dans le commerce international, dans le cadre de la loi de Finances complémentaire de 2009, risque de faire chuter les importations de viandes congelées (un des principaux produits importés du Brésil), tandis que l'importation de bovins vivants (non soumis aux taxes et provenant du marché européen) enregistre lui un rebond ces derniers temps.

Hausse des coûts de transport ?

La hausse des coûts de transport maritime, due à la persistante flambée des produits énergétiques, se pose comme un réel frein à l'élan des exportations brésiliennes vers l'Algérie. Le président de l'Association des importateurs algériens de viandes a révélé en 2010, par exemple, que le coût moyen de transport maritime de marchandises s'élevait à 7000 \$ par jour et par bateau. Globalement, ces contraintes d'ordre logistique constituent désormais une préoccupation majeure dans le commerce international. Récemment, la Banque mondiale a souligné que « des données provisoires pour dix pays arabes montrent que l'ensemble des coûts logistiques se chiffrent à 36 dollars par tonne de blé » (World Bank, 2011).

Des infrastructures portuaires déficientes ?

Réduire les coûts logistiques constitue donc un souci primordial pour les importateurs algériens. Or, les infrastructures portuaires en Algérie accusent des retards énormes en termes de mise à niveau et de modernisation. Cette situation engendre des coûts supplémentaires et incontournables à la charge des opérateurs du commerce extérieur et incite ces derniers à éviter, autant que possible, le transport maritime sur les grandes distances, seul moyen de réduire l'ampleur de la facture logistique.

En effet, sur une quinzaine de ports recensés le long de la côte algérienne (excepté les ports de pêche), cinq uniquement ont la qualification de ports de commerce international : Oran à l'ouest du pays, Alger au centre, Béjaïa, Djendjen et Annaba à l'est. Par ailleurs, dans ces ports, l'accostage et le débarquement des marchandises s'effectuent généralement dans un climat de congestion qui entraîne une hausse des coûts. En 2008, un rapport qualifiait les ports algériens de « tristement célèbres pour leur faible productivité et leurs longues files d'attente (...) Ce manque d'efficacité empêche l'Algérie d'encaisser pleinement les 4,5% d'augmentation annuelle du trafic maritime mondial et signifie que le transport de marchandises vers l'Algérie est parmi les plus coûteux du bassin méditerranéen » (Oxford Business Group, 2008).

Depuis 2008, aucune amélioration notable n'a été relevée. Ce n'est qu'en 2010 que les pouvoirs publics, par le biais de la SGP Sogeports, ont arrêté un programme de modernisation de l'infrastructure portuaire à travers la réalisation de pôles multimodaux au Centre, à l'Est et à l'Ouest du pays en connexion avec le réseau ferroviaire et autoroutier, ce qui devrait pouvoir renforcer la fluidité des transactions et la circulation des marchandises depuis les ports du littoral. Cependant, ces projets, à eux seuls, ne suffiront sans doute pas tant que d'autres obstacles, bureaucratiques ou douaniers, persisteront à court comme à moyen-terme.

Conclusion

Malgré les contraintes logistiques limitant l'intensification de ses exportations agroalimentaires, le Brésil demeure un fournisseur incontournable de produits agricoles indisponibles au niveau local algérien ou sur les marchés voisins (européen, méditerranéen, etc.), dont tout particulièrement les oléagineux, le sucre et les viandes congelées. En guise d'illustration, l'industrie de transformation du sucre qui observe une expansion singulière ces dernières années (20 millions tonnes/an en moyenne) est exclusivement approvisionnée avec des matières premières importées, sachant que les cultures de betterave et canne à sucre sont inexistantes. Les matières premières destinées à la transformation des huiles végétales et le marché des viandes (alimenté à hauteur de 10% par les importations) suivent la même tendance.

Face à cette situation, la réduction des coûts supplémentaires, risquant de freiner la dynamique agro-commerciale du Brésil vers l'Algérie, dépend de la volonté des deux pays à instaurer des mécanismes compensatoires à travers, par exemple, la réduction des droits de douane ou la création de zones franches. D'autre part, l'Algérie est appelée à déployer des mécanismes permettant de réduire les contraintes logistiques qui ont toujours été à l'origine de la hausse des prix de revient des produits en provenance de ce pays.

La mise en œuvre effective du programme de modernisation des infrastructures portuaires du pays permettra de diminuer la durée d'attente des cargaisons au niveau des ports et devrait, par conséquent, alléger les charges logistiques. L'assouplissement de la législation douanière n'en est pas moins nécessaire, et ce, dans le but d'en finir avec le caractère bureaucratique des procédures de dédouanement. Pour mieux conforter leur position sur le marché algérien, les exportateurs brésiliens, de leur côté, gagneraient à adopter une politique de prix préférentiels pour compenser les surcoûts de transport, comme le revendiquent régulièrement les opérateurs algériens en charge des importations agro-alimentaires.

Bibliographie

- Sébastien Abis, « *Brésil: une présence qui se confirme en Méditerranée* », Afkar-Ideas, n°29, Política Exterior/IEMed, Avril 2011.
- Elodie Brun, « *Brésil-Maghreb, globalité nécessaire et enjeux économiques stratégiques* », Note de l'IFRI, Octobre 2011
- Mina Mashayekhi et Taisuke Ito, « *Le cycle de São Paulo du SGPC : une étape importante dans la coopération sud-sud* », Eclairage sur les Négociations, Vol. 10, n°09, International Centre for Trade and Sustainable Development (ICTSD), Décembre 2011.
- Oxford Business Group, « *Algérie : Restructuration des infrastructures portuaires* », 28 Septembre 2008.
- World Bank, *Food Price Watch*, Avril 2011.



L'entreposage frigorifique en Tunisie

Bilan, perspectives, points critiques et enseignements de portée générale

Halima BEN HOUIDI THRAYA

Sous-directrice du Froid Industriel, Direction Générale des Industries Alimentaires, Ministère de l'Industrie (Tunisie)
Déléguée de la Tunisie auprès de l'Institut International du Froid (IIF)
Représentante de l'IIF au Comité de coordination pour le Proche-Orient de la Commission du Codex Alimentarius

Le développement de nombreuses filières agricoles à forte valeur ajoutée nécessite le recours à la chaîne du froid, soit en raison de la fragilité des produits périssables, soit parce qu'une bonne commercialisation suppose des temps d'entreposage relativement longs, soit encore parce que les exigences de qualité sur les marchés visés imposent l'entreposage et le transport sous température dirigée. Le froid est aussi un facteur indispensable pour le passage de l'agriculture à l'industrie agro-alimentaire.

Le froid permet en effet de limiter les pertes et de maintenir la qualité des produits, d'absorber les pics et les « creux » de production, et ainsi d'assurer l'approvisionnement régulier des marchés en produits

sains et de qualité. Il permet aussi de mieux valoriser les produits et de procurer aux agriculteurs des revenus plus élevés et plus réguliers.

Pour tirer pleinement parti des avantages de la chaîne du froid, un certain nombre de conditions doivent cependant être respectées. L'exemple de l'entreposage frigorifique en Tunisie est riche d'enseignements de portée générale pour la chaîne du froid en Méditerranée.

L'entreposage frigorifique en Tunisie

Cette activité occupe une place stratégique dans l'économie tunisienne. En effet, elle joue un rôle important dans la sécurité alimentaire du pays (en quantité et en qualité) et participe au développement du tissu industriel national. En Tunisie, l'utilisation des techniques d'entreposage frigorifique des produits agricoles frais remonte au début des années 1960 et a connu une forte croissance à partir des années 1990. Plus de 60 % des entrepôts ont moins de dix ans d'ancienneté. La capacité d'entreposage frigorifique qui était de 1 300 m³ en 1967 et de 512 000 m³ en 1996 a atteint 1 500 000 m³ en 2010, dont 1 250 000 m³ en réfrigéré (température positive) et 250 000 m³ en congelé (température négative). 77 % des unités ont une capacité supérieure à 1000 m³ et 41 % plus de 3 000 m³.

Cette évolution résulte d'une stratégie adoptée par l'Etat tunisien pour développer la production agricole et les exportations, grâce à une meilleure maîtrise des circuits d'entreposage et de distribution. L'Etat encourage ainsi l'investissement: réduction du prix d'acquisition du terrain pouvant atteindre 75% et prime d'investissement pouvant atteindre 25 à 30 %, en fonction de l'emplacement de la zone géographique (zones de développement régional), avantages fiscaux : exonération des droits de douane, franchise de la TVA, exonération d'impôts.

La capacité totale d'entreposage frigorifique est partagée sur environ 900 unités réparties en entrepôts frigorifiques individuels et entrepôts intégrés dans des unités de transformation agro-alimentaires (telles que les laiteries, industries de crèmes glacées, congélation des produits de la mer, plats cuisinés, surgélation des fruits, charcuteries, etc.). 87 % des entrepôts relèvent du secteur privé alors que seulement 13 % relèvent du secteur public. Plus de 70% de cette capacité (soit environ 1 100 000 m³) sont destinés au stockage des fruits et légumes (essentiellement dattes, pommes et poires, pêches, grenades, agrumes, pommes de terre). Ces 1 100 000 m³ sont répartis sur environ 580 unités (330 unités pour les fruits et 250 unités pour l'entreposage des légumes) dont 1 072 000 m³ en réfrigération (froid positif), et 28 000 m³ en congélation (froid négatif). Le reste de la capacité d'entreposage frigorifique, estimé à 400 000 m³, est réparti sur environ 320 unités et utilisé pour les produits de la mer (14 % de la capacité totale), les viandes rouges et blanches (5,5 %), le lait et dérivés (4,5 %), les glaces et crèmes glacées (3 %) et divers autres produits (œufs, levures, etc.) à hauteur de 3 %.

Chaîne du froid et commerce extérieur

Les filières exportatrices sont soumises à des cahiers des charges stricts et rigoureux et aux visites systématiques des commissions d'agrément technique. Les principaux produits exportés par la Tunisie sous forme réfrigérée ou congelée sont essentiellement : les dattes, les produits de la mer, les agrumes, les autres fruits et légumes et les fromages. La moyenne des tonnages annuels exportés réfrigérés durant les 5 dernières années (2007-2011) se présente comme suit :

- Dattes: 80 000 tonnes soit environ la moitié de la production ;
- Produits de la mer: 20 000 tonnes soit 1/5ème de la production ;
- Oranges (« Valencia late » et « maltaise tardive »): 24 000 tonnes soit 40 % de la production de ces variétés (les seules oranges produites en Tunisie qui se prêtent à l'entreposage frigorifique), et une production totale d'agrumes de 350 000 tonnes ;
- Pommes de terre: 14 000 tonnes de pommes de terre de saison (la Tunisie en produit 180 000 tonnes ; les productions d'arrière-saison et de primeur, qui représentent un tonnage équivalent, ne sont généralement pas conservées par le froid). La pomme de terre est considérée comme une des principales cultures légumières en Tunisie, en superficie et en tonnage ;
- Autres légumes et fruits (tomates, artichauts, fraises, etc.) : 32 500 tonnes ;
- Fromages: 9 000 tonnes.

En valeur, les principaux produits exportés issus de l'entreposage frigorifique sont les produits de la mer (51 %) et les dattes (35 %). La Grèce est la principale destination pour le poisson frais réfrigéré. 90% des produits de la mer congelés exportés le sont vers l'Espagne et l'Italie. Pour les fruits et légumes, les principales destinations sont les pays de l'UE (France, Italie, Allemagne, Royaume Uni, Belgique, Espagne) ainsi que le Maroc et l'Arabie Saoudite.

Concernant les importations, les principaux produits sont les fruits et légumes avec 87 900 tonnes dont 43 000 tonnes de pommes de terre de consommation et de semence et 32 400 tonnes de bananes, les produits de la mer à hauteur de 28 000 tonnes, les produits dérivés du lait, et les viandes rouges bovines (environ 5 000 tonnes pour une production nationale de 55 500 tonnes, la Tunisie produisant par ailleurs 49 500 tonnes de viandes ovines et 9 000 tonnes de viandes caprines). Ces produits proviennent essentiellement des pays du Maghreb, de l'UE et de l'Afrique subsaharienne.

Les problèmes de l'activité d'entreposage frigorifique

En Tunisie, la branche «Entreposage Frigorifique» est confrontée à plusieurs handicaps.

- d'une façon générale, le taux d'utilisation des capacités d'entreposage de fruits et légumes ne dépasse pas 60 %. Cette situation est la conséquence du caractère saisonnier des principales productions, de la dépendance de la production agricole à la pluviométrie, mais aussi de l'insuffisance du niveau des approvisionnements de certains produits. Elle résulte enfin du manque de savoir faire des exploitants de la majorité des unités de fruits et légumes et d'une insuffisance d'équipements complémentaires (équipements de triage, de calibrage et de manutention, etc.) pour le bon fonctionnement de ces unités et ce, exception faite des unités exportatrices de dattes, d'agrumes et de primeurs qui sont bien structurées et qui disposent d'équipements de manutention, triage, calibrage, et conditionnement ainsi que de laboratoires d'analyse et d'auto-contrôle ;
- un choix non judicieux des équipements, des systèmes de réfrigération mal dimensionnés et une inadéquation aux normes techniques, d'où une surconsommation d'énergie électrique entraînant un surcoût dans les charges d'exploitation ;
- la faiblesse de l'encadrement technique et l'absence d'un organisme professionnel semblent peser sur le niveau technologique de la branche ;
- un manque important de main d'œuvre spécialisée dans la maintenance des équipements de réfrigération ;
- une méconnaissance des conditions optimales (nominales) de l'entreposage frigorifique notamment pour les fruits et légumes ;
- les entrepôts frigorifiques individuels destinés au marché local sont, dans leur majorité, conçus et exploités d'une façon « artisanale » malgré les normes et règlements nationaux et ne tiennent en général pas compte des spécificités de chaque produit. Ceci se répercute sur la qualité des produits sortants, entraînant une perte importante de produits après entreposage qui peut atteindre 17%, ainsi qu'une qualité moyenne des produits entreposés, une très courte durée de vie après la sortie des entrepôts et une mauvaise image des produits « des frigos » ou congelés;
- une faiblesse dans l'application des conditions d'hygiène, l'absence de traçabilité du froid et de démarche HACCP ayant une conséquence directe sur la qualité et la sécurisation des produits entreposés ;
- une faiblesse des capacités d'entreposage négatif (congélation et surgélation) de fruits et légumes, et des viandes ;
- une consommation énergétique de l'entreposage frigorifique en Tunisie 3 à 4 fois supérieure à celle des pays occidentaux, ce qui a un impact très important sur la charge de la Caisse nationale de compensation dans le domaine énergétique; des gains importants pourraient être obtenus par l'application de la réglementation en vigueur, par des programmes d'actions portant sur l'amélioration de l'efficacité énergétique dans cette branche et notamment la création de projets de démonstration d'audit énergétique destinés aux entrepôts frigorifiques.

Les filières exportatrices, sous la pression de leurs clients, ont quasiment toutes des structures de gestion relativement modernes, un niveau technologique qui se rapproche des standards internationaux avec un encadrement et un noyau dur de salariés permanents. En revanche, les entrepôts orientés vers

le marché local, exception faite de ceux intégrant les unités de transformation agroalimentaires (qui sont en train de mettre en place des programmes de mise à niveau et de qualité), sont tout simplement des volumes de stockage avec une à trois personnes pour tout faire (gérer, acheter, louer, etc.).

Les perspectives de développement de cette branche sont considérables (développement des exportations de produits frais, production de fruits et légumes surgelés et de produits élaborés, etc.). Toutefois il est vivement indiqué d'encourager la création d'une organisation interprofessionnelle (comité national, groupement interprofessionnel ou autre...) qui soit chargée:

- d'examiner les problèmes d'ordre technique, économique et financier posés par la production et l'utilisation du froid ;
- d'étudier et proposer toutes mesures relatives à l'organisation et au développement de la chaîne du froid ;
- de faire des propositions et d'assurer une veille pour la branche en matière de droit du travail, de tarifs douaniers, de respect de l'environnement et des normes de qualité, de vigilance vis-à-vis des marchés intérieurs et internationaux.

Commentaires et remarques de portée générale

Le cas de la Tunisie montre que des acteurs motivés et structurés (individuellement et collectivement) peuvent très bien maîtriser et développer la chaîne du froid. Une organisation interprofessionnelle peut permettre à des acteurs œuvrant dans de multiples domaines d'avoir une vision d'ensemble du marché et de ses évolutions, et donc de développer leurs capacités (de production, de stockage, etc.) en tenant mieux compte de l'évolution des besoins et capacités de leurs partenaires. Cela vaut également pour les dispositifs de formation.

Le fait que l'Etat tunisien subventionne la chaîne du froid depuis de nombreuses années est aussi un élément déterminant dans le démarrage et la structuration des filières. La formation, la sensibilisation, la réglementation et les contrôles sont également des points importants. Par ailleurs, les autres points soulignés dans le cas de la Tunisie ne sont pas spécifiques à ce seul pays.

Choix et dimensionnement des systèmes frigorifiques

Il va de soi que les surcapacités d'entreposage aggravent les coûts d'investissement et d'exploitation (maintenance, consommation énergétique). Mais ce n'est pas le seul aspect à examiner : la conception des systèmes frigorifiques doit prendre en considération les conditions atmosphériques du lieu d'implantation de ces installations.

D'une part, on peut réduire significativement le dimensionnement (et le coût) des systèmes frigorifiques et la consommation énergétique en utilisant:

- le pré-refroidissement évaporatif et les condenseurs évaporatifs, dans les climats chauds et secs notamment, à condition de disposer d'eau en quantité et qualité suffisantes ;
- le stockage de froid, lorsque la demande de froid varie beaucoup dans un cycle journalier (notamment dans l'industrie laitière) ou lorsque l'amplitude thermique journalière est forte.

D'autre part, l'efficacité énergétique peut être significativement dégradée quand les appareils ne fonctionnent pas dans les conditions pour lesquelles ils sont conçus.

Pour ces raisons, il convient de faire réaliser un bilan prévisionnel technique et économique sérieux par un ingénieur spécialiste frigoriste. Enfin, le choix du matériel doit prendre en compte l'existence ou non d'un réseau de réparateurs suffisant en compétences et en proximité.

Main d'œuvre qualifiée pour la maintenance et la gestion des équipements

C'est un point souvent soulevé, comme celui de la sensibilisation des agents chargés du transport et de la manutention des produits. Pour le froid industriel, le personnel de maintenance et de gestion doit bénéficier d'une formation initiale et continue bien adaptée. Réciproquement, il faut que les responsables des installations frigorifiques soient sensibilisés aux économies que peut faire réaliser un personnel bien

formé, au niveau du matériel (longévité, efficacité énergétique) et au niveau des produits (durée de conservation, qualité à la sortie de l'entrepôt).

Sur ce dernier point, il faut savoir que les produits réfrigérés (non surgelés) doivent être conservés dans des plages de température maximale et minimale spécifiques à chaque produit ; un excès de température raccourcit la durée de conservation et peut mettre en cause la sécurité sanitaire, tandis qu'une température trop basse provoque des détériorations, telles que les « maladies du froid » pour de nombreux fruits et légumes, et une dégradation des parois cellulaires en cas de congélation non maîtrisée. D'autre part, le taux d'humidité relative de l'air dans l'entrepôt doit être assez élevé pour éviter le dessèchement, sans toutefois favoriser le développement de moisissures et autres agents indésirables. Enfin, pour les fruits et légumes, dont les tissus sont vivants et continuent d'avoir un métabolisme, le contrôle des taux d'oxygène, azote, gaz carbonique, éthylène pour certains fruits, est un complément important de la chaîne du froid proprement dite. Il est important que les gestionnaires d'entrepôts connaissent ces règles et sachent les appliquer de façon continue dans toute la zone d'entreposage.

Qualité des produits à l'entrée dans l'entrepôt

La qualité des produits végétaux à l'entrée de la chaîne du froid est un élément déterminant de leur conservation. Des flétrissures ou des blessures mécaniques, une récolte à un mauvais moment, ou même des carences en sels minéraux ou autres éléments nutritifs, influent négativement sur la durée de la conservation et peuvent affecter les qualités organoleptiques, et même entraîner la dégradation accélérée des produits. Quant aux produits d'origine animale, en cas de manquements aux normes d'hygiène (bactériologie et respect des températures notamment) ils peuvent causer de graves problèmes de santé publique. Les aspects relatifs à la formation, à la traçabilité et aux contrôles sont donc « incontournables » et il en est de même pour la continuité de la chaîne du froid.

Bibliographie

- "Etude de Positionnement de la Branche Entreposage frigorifique", Ministère tunisien de l'Industrie, 2006.
- "Situation actuelle de la capacité d'entreposage frigorifique en Tunisie", Ministère tunisien de l'Industrie, 2008 (en arabe).
- *Budget économique 2011*, Ministère tunisien de l'agriculture.
- *Annuaire des statistiques 2011*, Ministère tunisien de l'agriculture.
- *Statistiques 2011*, Direction Générale du Commerce Extérieur de la Tunisie.
- *Cours de formation sur « La conservation frigorifique des fruits et légumes »*, Institut International du Froid, 2004.
- Institut International du Froid, "Chaîne du froid, sécurité alimentaire et développement économique", Note d'analyse du Ciheam n°74, mars 2011 (également disponible sur www.iifiir.org).



Le lait: une filière clé pour la chaîne agroalimentaire en Tunisie

Naceur M'Hamdi

Institut Supérieur Agronomique (ISA) de Chott-Meriem, Sousse (Tunisie)

Cyrine Darej

Institut National Agronomique de Tunis (Tunisie)

Le secteur laitier en Tunisie revêt un caractère stratégique, étant donné son impact sur la sécurité alimentaire et sa place sur le plan socio-économique. La filière lait ne relève pas uniquement d'une logique économique mais également sociale et politique. On peut ainsi affirmer que le système laitier tunisien est un système «social» de production. L'évolution rapide de la production laitière a été favorisée par la révision périodique du prix à la production, la subvention à la collecte du lait et la mise en place d'un réseau de centres de collecte dans les zones de production. Toutefois, la saisonnalité de la production laitière est actuellement une source de problèmes pour tous les intervenants de la filière, car elle impacte la quantité et la qualité de lait cru et des différents produits laitiers.

La politique laitière

En Tunisie, deux approches ont été expérimentées: une politique a d'abord favorisé la reconstitution du lait en poudre importée et une politique d'encouragement de la production et de la collecte de la production locale a été adoptée (Bourbouze, 2003). Cette dernière vise plusieurs objectifs: l'amélioration génétique du cheptel par l'importation de génisses de race Holstein et l'adoption de mesures destinées à développer la sole fourragère, comme vecteur essentiel du développement de la production laitière, l'installation d'un réseau de centres de collecte, l'émergence d'une industrie laitière active et la mise en place d'une politique des prix accompagnée par un contrôle des importations. Depuis décembre 2008, l'Etat a mis en place des normes d'hygiène et de qualité en matière d'équipements et de techniques de production et des conditions pour obtenir un agrément sanitaire.

Aspects économiques

La production laitière représente la deuxième composante de l'élevage après la viande; elle constitue le secteur le plus important du complexe agro-industriel. L'industrie laitière offre 9% de l'ensemble de l'emploi dans le secteur agroalimentaire en Tunisie (MIT, 2010). La production et l'industrie laitières souffrent de nombreuses lacunes conjoncturelles et structurelles, dues notamment à la fragilité du dispositif de production et de collecte. Sur le plan économique, le secteur de l'élevage contribue à hauteur de 38,6% à la valeur totale de la production agricole et le secteur laitier contribue à hauteur de 26% dans la valeur totale de la production animale (MARH, 2010). En 2010, l'apport de l'élevage à la valeur ajoutée du secteur agricole a atteint 15%. Il bénéficie d'énormes investissements (173 millions de dinars), avec une progression de 13%. Il a également le privilège de la subvention publique (20 millions de dinars/an). Mais, en dépit de ses avantages, le secteur reste fragile, notamment à cause d'une mauvaise coordination entre les intervenants (éleveur, collecteur et industriel).

Evolution des effectifs et de la structure génétique du cheptel

En Tunisie, l'élevage bovin représente une composante importante dans la production agricole et dans l'économie nationale. Il a été classé parmi les secteurs prioritaires du fait qu'il génère deux produits stratégiques (lait et viande). Le cheptel compte au total 440000 unités femelles en 2010 dont 223000 de races pures et 217000 de races locales et croisées. Il y a une régression alarmante au niveau du cheptel laitier, avec un effectif total passant de 482000 en 2000 à 440000 unités femelles en 2010.

Tableau 1 - Evolution du cheptel bovin laitier en Tunisie en 1000 unités femelles

Année	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Races pures	204	211	215	211	195	205	215	223	220	220	223
Races locales et croisées	279	273	276	255	241	239	234	231	229	220	217
Total	482	484	491	465	435	444	450	454	449	440	440

Source: DGEDA, 2011

La plus grande partie des vaches laitières est détenue par de petits éleveurs. Cette répartition explique l'importance des petites exploitations pour la production laitière et la nécessité de développer un réseau de collecte aussi étendu et aussi proche que possible des éleveurs.

Tableau 2 - Distribution des vaches par taille d'exploitation et par taille de troupeau (%)

		Taille de l'exploitation (Ha)					Total
		5	5-10	10-50	50-100	100	
Taille du troupeau (tête)	1-3	24,6	9,5	10,3	0,7	0,3	45,4
	4-10	10,7	8,1	13,9	2,2	1	35,9
	11-20	0,9	1,1	3,8	0,8	1,1	7,7
	21-50	0,2	0,6	1,2	0,7	1,4	4,1
	51-100	-	-	0,4	0,1	1,3	1,8
	+100	-	-	-	-	5,1	5,1
Total		36,4	19,3	29,6	4,5	10,2	100

Source: GIVLAIT, 2009

La production

La production laitière est assurée à plus de 95% par le troupeau bovin (les troupeaux ovin et caprin intervenant pour moins de 5%). Malgré le déficit fourrager, aggravé par des années successives de sécheresse et la diminution de l'effectif bovin durant ces années, la production a connu un essor remarquable suite à la mise en place d'un ensemble de mesures d'incitation touchant tous les maillons de la filière et visant à atteindre l'autosuffisance. En effet, la production a enregistré un taux de croissance annuel de près de 1.65%. Elle est passée de 908 000 en 2000 à 1 088 000 Tonnes en 2011.

Tableau 3 - Evolution de la production laitière entre 2000 et 2011 (en millier de tonnes)

Année	Production
2000	908
2001	916
2002	940
2003	891
2004	864
2005	920
2006	971
2007	1006
2008	1014
2009	1030
2010	1059
2011	1088

Source: DGEDA, 2012

La collecte

La collecte du lait est un maillon important de la filière lait. Le réseau de collecte joue un rôle primordial en tant que pôle de rayonnement et de service pour les éleveurs. Actuellement, il compte 235 centres en activité dont 188 centres ayant obtenu l'agrément sanitaire, alors que les autres ont entrepris des travaux de maintenance pour pouvoir bénéficier de cette certification (GIVLAIT, 2010). La quantité de lait collecté est de l'ordre de 59% du total de lait produit et les centrales laitières s'approvisionnent en lait frais à hauteur de 85% auprès des centres de collecte (GIVLAIT, 2011). La qualité du lait livré est conditionnée par l'état des équipements et leurs caractéristiques (capacité de refroidissement, analyses, conditions de transports) et par la compétence du personnel (GIVLAIT, 2011). Ce maillon représente toujours un problème majeur dans le fonctionnement de la filière compte tenu de nombreuses défaillances :

- le manque d'organisation et de transparence: 40% de la production est vendu hors circuit industriel en vrac et sans transformation par les laitiers ;
- une production acheminée par les colporteurs en l'absence de traçabilité du produit et sans aucune garantie d'hygiène ni de qualité, puisque le circuit industriel est peu rémunérateur.

Une soixantaine de coopératives agricoles de service (CAS) gèrent des centres de collecte qui reçoivent non seulement le lait des coopérateurs mais également le lait des éleveurs de la zone desservie par la CAS. Les quantités de lait collectées sont passées de 444 millions en 2000 à 599 millions de litres en 2009 avec un taux de croissance moyen annuel de l'ordre de 3.5%. En effet, à partir de 1983, l'État a attribué une prime correspondant à 20% du prix payé aux producteurs, à travers la Caisse Générale de Compensation (CGC). Les pouvoirs publics se sont aussi penchés sur la révision périodique de la prime d'incitation à la collecte. Cette prime est passée de 15 millimes en 1983, 20 en 1987, à 25 en 1991, 35 en 1992 et enfin 40 en 1994.

Tableau 4 - Evolution de la collecte de lait (en millions de litres)

Année	Lait collecté
2000	444
2001	469
2002	485
2003	458
2004	483
2005	517
2006	560
2007	579
2008	589
2009	599

Source: DGEDA, 2010

Accroissement de la demande et de la consommation

La consommation du lait et des produits laitiers est passée de 83 litres par habitant en 1994 à 110 litres en 2010 (GIVLAIT, 2011). Le niveau de consommation par habitant peut paraître bas (68 litres/personne/an) mais se situe en fait dans la moyenne de la région. En effet, le Maroc présente une consommation moyenne de 38 litres et l'Algérie, de son côté, de 95 litres. D'après Kayouli (2008), la consommation du lait UHT par habitant s'est significativement accrue en 2007, presque de 10%, essentiellement à cause de l'accroissement du nombre des visiteurs en Tunisie, en particulier ceux des pays voisins (près de 6,8 millions dont 2,4 millions en provenance de Libye et d'Algérie) qui ont une préférence traditionnelle à la consommation de produits laitiers.

L'industrie et la distribution

L'industrie laitière a connu un formidable essor durant les 15 dernières années, enregistrant une croissance annuelle de plus de 13% due principalement à la mise en place d'un réseau de collecte. Treize centrales laitières ont été installées, dont la plus importante est la Centrale laitière du Cap-Bon (CLC-Délice). La transformation laitière est localisée essentiellement dans le Nord du pays mais l'apparition des bassins laitiers émergents a engendré une extension géographique du tissu industriel laitier, essentiellement à base d'élevage hors sol (Mahdia Sfax et le Sahel). Ces industries produisent du lait et ses dérivés. En 2011 le maillon de transformation compte 44 unités industrielles d'une capacité de 2860 millions de litres par jour. Ceci dénote une extension géographique du tissu industriel laitier pour couvrir des bassins laitiers émergents, essentiellement à base d'élevage hors sol (Mahdia Sfax et le Sahel). L'implantation aussi de centrales laitières dans les régions à grande tradition laitière comme la centrale Vaga à Béja ou dans des régions relativement éloignées des grands centres de consommation comme la centrale du Sers.

Les quantités drainées vers l'industrie ont été multipliées par 1,5 en 10 ans, passant de 487 millions en 2000 à 680 millions en 2009. D'autre part, les quantités de lait collectées et transformées en yaourts et fromages augmentent régulièrement, passant de 95 et 73 millions à 155 et 125 millions de litres respectivement pour le yaourt et fromage de 2000 à 2009, et ce, au détriment de lait de boisson. L'industrie de lait de boisson détient environ 75% de la capacité de l'industrie laitière du pays, soit 1,7 millions de litres par jour (plus de 62% de lait frais collecté). La fabrication du lait de boisson a augmenté entre 2000 et 2009. Cependant, la capacité potentielle des centrales laitières reste sous exploitée, étant donné que le taux de livraison aux industriels reste relativement bas, aux environs de 52% de la production.

Tableau 5 - Evolution de la transformation du lait (en millions de litres)

Année	Lait UHT	Yaourt	Fromage
2000	319	95	73
2001	309	96	75
2002	334	104	81
2003	312	97	80
2004	336	100	83
2005	347	112	85
2006	360	125	95
2007	378	140	110
2008	419	144	116
2009	400	155	125

Source: DGEDA, 2010

Les circuits de distribution et de commercialisation du lait qui concerne les produits artisanaux sont mal connus et non identifiés. En effet, le tiers environ de la production ne passe pas par les circuits organisés ce qui engendre une mauvaise coordination entre les différents maillons du secteur à savoir les producteurs, les centres de collecte et les industries. D'autre part, la variation saisonnière de la production, de la consommation et l'intervention des colporteurs favorisent la spéculation au niveau des prix et de la qualité. Toutefois il est possible de distinguer trois grandes catégories de circuits, les circuits informels qui concernent l'autoconsommation et /ou la vente de proximité de lait crû, les circuits formels correspondant aux circuits organisés de commerce de lait industriel et les circuits émergents en relation avec la libéralisation de l'économie.

Conclusion

La filière laitière tunisienne est composée d'une multitude de petits producteurs (112000 éleveurs), de quelque centaines de centres de collecte et d'une dizaine d'industriels. La production et l'industrie laitières souffrent de nombreuses lacunes conjoncturelles et structurelles, dues notamment à la fragilité du dispositif de production et de collecte. Une interprofession laitière doit regrouper ces trois professions et donner aux différents maillons la possibilité de défendre leurs intérêts. Alors que l'organisation des industriels du lait ou celle des collecteurs peut paraître facile, celle des éleveurs, en revanche, s'avère bien plus complexe. Le devenir de la filière laitière tunisienne est lié à cette problématique : pas de développement durable de ce secteur sans la participation active de chaque maillon de la filière et surtout celui des petits éleveurs.

Bibliographie

- A. Bourbouze, « *Le développement des filières lait au Maghreb* », Conférence donnée à Agropolis Museum, Montpellier, le 5 Mars 2003
- Ministère de l'Agriculture et des ressources Hydrique (MARH), Direction générale des études et du développement agricole (DGEDA), *Rapport d'activité 2010*, Tunis, 2011.
- Ministère de l'Agriculture et des ressources Hydrique (MARH), Direction générale des études et du développement agricole (DGEDA), *Rapport d'activité 2011*, Tunis, 2012.
- Groupement Inter-Professionnel des Viandes Rouges et du lait (GIVLAIT), *Rapport d'activité 2009*, Tunis, 2010.
- Groupement Inter-Professionnel des Viandes Rouges et du lait (GIVLAIT), *Rapport d'activité 2010*, Tunis, 2011.
- C. Kayouli, « *Comment Pérenniser les acquis du secteur bovin laitier en Tunisie ? Diagnostic et propositions d'actions pratiques* », janvier 2008.
- Ministère de l'Agriculture et des ressources Hydrique (MARH), *Rapport annuel 2010*, Tunis, 2010.
- Ministère de l'Industrie et de la Technologie (MIT), *Monographie sur les Industries Agroalimentaires en Tunisie*, Tunis.

Remerciements

Cet article a été élaboré avec le concours de Hichem Rejeb (Université de Sousse, Tunisie).



Interview

Tarek Tawfiq

Ancien Président de la Chambre des industries alimentaires auprès de l'Union des Industries Égyptiennes

Q : Quelle place occupent aujourd'hui les produits agricoles et agroalimentaires locaux dans les activités économiques égyptiennes ?

Les activités liées directement ou indirectement au secteur agricole et agroalimentaire en Egypte représentent à elles seules environ 17 % de la dynamique économique égyptienne. C'est dire l'importance, de plus en plus grandissante, de ce secteur d'autant que le pays est confronté au problème de l'insécurité alimentaire et que les importations des produits alimentaires excèdent l'exportation de produits similaires d'environ 30 milliards de livres égyptiennes (LE). Le montant de ces exportations annuelles est en effet de 27 milliards de LE, alors que celui des importations avoisine les 60 milliards de LE. En outre, le secteur agricole et agroalimentaire joue un rôle capital dans le marché du travail dans la mesure où il absorbe, directement ou indirectement, plus de la moitié de la main d'œuvre active en Egypte.

Q : Quels sont les problèmes majeurs de la logistique agricole et agroalimentaire en Egypte en matière de transport ?

Nous ne pouvons pas aborder cette question à partir d'une approche fondée sur la généralisation. Au contraire, nous devons la traiter avec beaucoup de précaution car nous nous trouvons souvent en Egypte face à deux situations diamétralement opposées : celle de certains secteurs plus ou moins organisés et celle de plusieurs secteurs dont l'organisation n'a pas bougé parfois depuis un siècle. Quoi qu'il soit, la perte de produits agricoles, pour cause de déficience des moyens de transport, témoigne d'un problème réel de logistique. Selon les statistiques officielles, 15 à 20% des récoltes seraient perdues et gaspillées. Pire encore, dans le secteur des fruits et légumes frais, la perte due aux carences liées au transport et au stockage s'étendrait de 25 à 50 % des récoltes. Je tiens ici à signaler que les circuits de production et de commercialisation des biens alimentaires destinés à l'exportation se sont beaucoup améliorés au cours des dix dernières années. En revanche, ceux qui sont destinés au marché local souffrent de plusieurs carences dont tout particulièrement l'absence de moyens de transport fluvial développé et de points de vente au détail répondant aux exigences requises. Il faut préciser à cet égard, que la très grande majorité de ces points de vente relève du secteur informel.

Q : Qu'en est-il des problèmes posés à l'échelle du stockage et de la conservation des produits destinés à la consommation locale ?

Avec satisfaction, au cours des dix dernières années, nous avons noté l'amélioration effective des systèmes de conservation des produits agroalimentaires avec la démultiplication des chambres froides. Ce constat ne s'applique malheureusement pas aux points de vente au détail où la problématique de la chaîne du froid demeure préoccupante. Nous ne le répétons jamais assez: le secteur des produits alimentaires destinés au marché local se heurte à bien des difficultés dont celles relatives au stockage et à la conservation. Il a besoin d'investissements notamment en ce qui concerne les silos. Un effort louable a été consenti à ce propos aux cours des dernières années. Mais il n'en demeure pas moins insuffisant. D'importantes quantités de céréales continuent d'être stockées à ciel ouvert et subissent, par conséquent, des pertes substantielles dues aux aléas climatiques, aux rongeurs et à d'autres facteurs.

Q : Comment se pose aujourd'hui la problématique de la sécurité sanitaire des produits alimentaires ?

R : Nous avons affaire en la matière à un vrai problème dont les dimensions sont multiples. La question renvoie, en effet, à la fois à des aspects réglementaires, juridiques et organisationnels, sans oublier, bien entendu, l'aspect purement sanitaire. Pour donner une idée des difficultés que nous rencontrons à cet effet, il faut savoir que plus de sept ministères ont en charge la gestion de cette question et que le nombre d'institutions de contrôle dépasse la quinzaine. D'aucuns pourraient y voir l'existence d'un système fort dédié à la sécurité alimentaire dans son acception sanitaire. Or, il n'en est rien. Certes, les prémisses d'un tel système existent en Egypte, mais celui-ci n'est pas opérationnel. Aussi, les organisations de la société civile réclament-elles depuis six ans l'élaboration

d'un texte de loi régissant de manière claire et efficiente le travail d'une agence chargée de la sécurité alimentaire. Nous sommes parvenus, dernièrement, à persuader le gouvernement présidé en 2011 par Essam Charaf d'entériner cette demande. Le texte de loi n'a pas été adopté jusqu'ici par le Conseil suprême des Forces armées. Mais je suis persuadé que ses chances d'être adopté seront grandes par le prochain parlement issu des premières élections législatives au cours de la période transitoire et que la question inhérente à la sécurité alimentaire fera partie intégrante des priorités de la prochaine législature.

Q : Comment se comportent les exploitants agricoles, les industriels du secteur agroalimentaire et les consommateurs avec les questions relatives à la qualité des produits ?

Il s'agit d'un problème très complexe. Nous pouvons déceler néanmoins, à cet égard, les contours de deux secteurs : celui qui tente, en dépit de toutes les difficultés, de s'organiser autour des exigences de qualité et le secteur informel qui a ses propres règles et qui se développe en catimini, donc indépendamment de tout système rigoureux de contrôle de qualité. Cela dit, le jugement porté sur la qualité dépend d'un produit à l'autre. S'agissant par exemple du secteur du lait, 20 % des circuits de production, de conservation et de distribution obéissent à des règles strictes au plan de la qualité. En revanche, le doute subsiste quant à la qualité sanitaire de l'ensemble des circuits informels, soit tout de même les 80% restants ! En ce qui concerne l'aviculture, les circuits bien organisés représentent environ un tiers de ce secteur, les deux autres tiers étant assurés par le secteur informel, donc en dehors de tout système de contrôle fiable. En outre, il faut souligner sur cette question que le secteur des industries sucrières est organisé presque intégralement alors que les industries des huiles ne le sont qu'à hauteur de 70%.

Q : De quoi ont besoin en premier lieu les exportateurs de produits agricoles et agroalimentaires égyptiens pour mieux servir la qualité ?

Ce secteur, malgré des progrès tangibles, demeure handicapé par la bureaucratie. C'est la raison pour laquelle, il est temps que le gouvernement s'attaque à ce problème et qu'il remette en question le cadre organisationnel et juridique qui préside à la production, à la conservation et à la distribution de tous les biens de consommation alimentaire destinés aux marchés extérieur et intérieur pour mieux valoriser les produits agricoles et agroalimentaires. Il faudrait également insérer cette exigence dans le cadre général de la sécurité alimentaire et éviter de traiter les problèmes, au cas par cas, et de manière partielle. Parallèlement, il importe de prendre d'autres mesures non moins importantes dont notamment celles qui consistent à :

- mettre en œuvre des mécanismes susceptibles d'encourager l'investissement dans de nouvelles terres bonifiées et de les exploiter à bon escient ;
- remettre en question les systèmes actuels d'irrigation, développer en particulier ceux utilisés dans les exploitations traditionnelles et faire en sorte qu'ils soient à la hauteur des pratiques agricoles initiées dans les nouvelles terres bonifiées dans les régions désertiques ;
- développer les lois agricoles égyptiennes et les inscrire aux textes internationaux de la propriété intellectuelle ;
- faire promouvoir la recherche scientifique pratique susceptible de répondre aux besoins des secteurs agricole et industriel ;
- mettre en œuvre la loi relative à l'agence de sécurité alimentaire et remettre en cause tous les textes législatifs en vigueur en vue de les unifier, à l'instar de ce qui prévaut dans d'autres pays développés ou en développement ;
- procéder sans tarder au développement du secteur de la vente au détail, lequel demeure le plus archaïque ;
- veiller, enfin, à l'émergence d'une culture à travers laquelle tous les opérateurs devraient s'inscrire dans une logique de qualité et de sécurité alimentaire, quelle que soit la destination des produits.

Q : Pourriez-vous rappeler quelques enseignements puisés dans des expériences méditerranéennes ou dans d'autres pays et qui soient susceptibles d'aider les opérateurs égyptiens à améliorer l'efficacité et la durabilité de la logistique agro-alimentaire ?

Je dirai, tout d'abord, que l'Égypte a besoin, plus que jamais, d'une refonte totale en matière d'investissements agricoles, et tout particulièrement dans les intrants lesquels ne dépassent aujourd'hui qu'une proportion située autour de 10% alors que celle-ci se situe au-delà de 40 % dans d'autres pays. Un tel besoin est d'autant plus vital que notre pays souffre d'un double handicap : des importations massives de produits agricoles et des pertes colossales affectant les produits locaux. J'insisterai, ensuite, sur un autre point : pour qu'elle puisse être efficace, la logistique devrait être utilisée au pluriel car son champ va bien de la fourche à la fourchette. Pour ce faire, il faudrait accorder une importance capitale aux stratégies de production, de conservation et de distribution devant préserver les ressources et atténuer les pertes d'une part et garantir un meilleur rendement et une meilleure qualité, d'autre part.

Nous avons donc intérêt par exemple à nous inspirer des expériences acquises dans d'autres pays en matière de transport fluvial des produits alimentaires surtout pour diminuer les coûts de production et les pertes. Le problème de transport se pose aussi en Égypte avec acuité en ce qui concerne les ouvriers travaillant dans les usines de produits agroalimentaires. Il est donc urgent de revoir les textes des lois en vigueur qui interdisent d'installer ces usines sur les terres agricoles, d'où l'implantation de plusieurs d'entre elles en dehors des zones de production des matières premières. La même logique de rapprochement des lieux de production des lieux de transformation implique une meilleure prise en compte d'une autre nécessité : celle de renforcer sur place les lieux de stockage et conservation. Il en va de même des endroits que nous devrions aménager pour accueillir les structures de proximité dédiées à la vente au détail. L'exemple hollandais est très instructif à cet effet, car le développement de ce secteur a renforcé l'organisation et les performances de l'ensemble des filières agricoles et agroalimentaires dans ce pays. En s'inspirant de cet exemple, l'État égyptien et les organisations professionnelles auront acheté un ticket gagnant pour toutes les parties et ouvert de nouvelles perspectives devant chaque produit, chaque exploitant, chaque industriel et chaque consommateur.

Entretien réalisé par Hassane Tlili

Journaliste spécialisé sur les questions agricoles



IAM Bari

Forum sur la pêche durable en Méditerranée

L'IAM de Bari a été chargé par le Ministère italien des politiques agricoles, alimentaires et forestières (MIPAAF) de réaliser une rencontre internationale consacrée à la pêche en Méditerranée. Celle-ci s'est tenue le 2 décembre 2011, à l'IAM de Bari. Intitulé "Réflexions sur la réforme de la Politique Commune de la Pêche de l'Union européenne", ce forum a réuni les délégués des ministères de l'agriculture et de la pêche de plusieurs pays de la Méditerranée (Albanie, Algérie, Egypte, Liban, Maroc, Monténégro, Tunisie, Turquie et Italie), mais également des représentants institutionnels du Parlement Européen, de la Commission européenne, de la Commission Générale de la Pêche dans la Méditerranée (CGPM) et des associations méditerranéennes du secteur de la pêche.

Les discussions ont notamment porté sur la durabilité du secteur de la pêche en zone méditerranéenne et sur la nécessité d'entamer un dialogue régional sur la nouvelle Politique Commune de la Pêche (PCP) de l'UE, tenant compte notamment des spécificités environnementales et marines des différents pays méditerranéens, mais aussi des caractéristiques socio-économiques et culturelles de la région méditerranéenne.

L'adoption de mesures visant à sauvegarder les ressources halieutiques, tout comme la promotion d'actions de diversification des activités économiques, requiert le développement d'un large consensus politique dans la région. Dans ce but, les délégations des pays méditerranéens, les associations sectorielles, la CGPM et l'IAM de Bari ont convenu de renforcer le dialogue entre les pays méditerranéens par des activités de coopération et de formation axées sur les thèmes de la durabilité environnementale et socio-économique du secteur de la pêche en mer méditerranée.

Séminaire sur la Durabilité de la Diète Méditerranéenne

Les 28 et 29 novembre 2011, un séminaire international visant à formuler des "Lignes directrices pour la Durabilité de la Diète Méditerranéenne" a été organisé à l'IAM de Bari, avec le soutien du Ministère italien des Affaires étrangères. Une trentaine d'experts internationaux furent présents à cette rencontre, à laquelle ont également participé les stagiaires qui suivent actuellement le cours de formation professionnelle sur l'agriculture durable proposé par l'Institut et qui sont issus de pays du Bassin méditerranéen.

Les réflexions multidisciplinaires et intersectorielles du séminaire ont abouti à l'identification de 70 indicateurs ayant trait à la production et à la consommation alimentaire, articulés autour de quatre grands domaines stratégiques: environnement et ressources naturelles (y compris l'agro-biodiversité); économie; société et culture; nutrition, santé et mode de vie.

Les participants ont également décidé de créer une Task Force sur les indicateurs identifiés, qui sera ouverte à toutes les organisations et institutions sensibles à la démarche et prêtes à mener ce processus pour l'évaluation de la durabilité de la Diète et du système agro-alimentaire méditerranéen. L'IAM de Bari a donc constitué un Secrétariat pour la Coordination de la Task Force, dont les travaux et les premiers résultats pourront être présentés en septembre 2012 à La Valette, à l'occasion d'un séminaire international organisé avec les autorités maltaises, en amont de la 9ème réunion des ministres de l'Agriculture des pays membres du CIHEAM.

IAM Chania

Effets sur la végétation montagnaise du changement climatique à l'échelle du continent

L'IAM de Chania a contribué à une publication scientifique très importante mise en ligne le 10 janvier 2012 dans la revue *Nature Climate Change* et intitulée « Effets sur la végétation montagnaise du changement climatique à l'échelle du continent » (co-auteurs : George Kazakis et Ioannis Vogiatzakis). Cette publication résulte des efforts continus déployés par les chercheurs de l'IAM de Chania, qui ont initialement participé au projet GLORIA (Global Observation Research Initiative in Alpine Environment), puis ont activement soutenu le réseau scientifique international créé dans le cadre du projet. Elle reflète l'importance qu'accorde l'Institut au niveau et à la qualité de l'éducation supérieure et de la recherche scientifique. L'IAM de Chania s'est chargé d'étudier quatre sommets situés sur le massif crétois de Lefka Ori culminant à des altitudes qui vont de 1664 à 2339 mètres. L'approche « multi-sommets » du projet GLORIA a permis de réunir des données concernant la flore et la végétation, ainsi que des mesures de la température du sol pour chacun des sommets envisagés.

Les effets du changement climatique sur la végétation alpine sont plus profonds qu'on ne le pensait. La première étude paneuropéenne jamais réalisée sur les changements de la végétation de montagne montre que plusieurs prairies alpines pourraient disparaître au cours des décennies à venir. Sous la direction de chercheurs de l'Académie autrichienne des Sciences et de l'Université de Vienne, des spécialistes de 13 pays européens ont procédé à l'analyse de 867 échantillons végétaux prélevés à sept ans d'intervalle (en 2001 d'abord, puis en 2008) sur 60 sommets différents situés dans les grands massifs montagneux du continent. A l'issue de cette étude comparative, ils ont constaté qu'à l'échelle du continent, les plantes résistantes au froid que l'on trouve traditionnellement dans les régions alpines sont peu à peu délogées de nombreux habitats par des plantes aimant la chaleur. Le projet GLORIA est un réseau de plus de 100 équipes de recherche distribuées sur 6 continents, dont le but est de suivre l'évolution de toutes les régions alpines de la planète. Lancé en 2001, il a permis de mettre en place une approche à long-terme et standardisée de l'observation de la végétation alpine et de sa réaction au changement climatique. La seconde réunion du projet, à laquelle ont assisté plus de 100 participants, s'est tenue dans les installations de l'IAM de Chania en avril 2003.

Charte universitaire Erasmus étendue

L'IAM de Chania bénéficie d'une Charte universitaire Erasmus (EUC) étendue jusqu'à l'année académique 2013-2014. L'Institut avait déposé sa demande dans le cadre de l'appel à candidatures du Programme d'apprentissage tout au long de la vie, sélection 2012, pour lequel l'Agence Exécutive a reçu 535 demandes au total. A l'issue de l'évaluation de sa demande, avec l'aide d'experts indépendants, l'IAM de Chania a reçu la Charte universitaire Erasmus étendue (charte standard et stages d'étudiants en entreprise) jusqu'à l'année académique 2013-2014.

L'IAM de Chania, qui possédait déjà la Charte universitaire Erasmus standard, avait reçu la charte étendue (stages d'étudiants en entreprise uniquement) dans le cadre de la sélection EUC 2012. La charte universitaire Erasmus étendue permet à l'IAM de Chania de participer à des activités Erasmus décentralisées (en contactant l'Agence nationale), ainsi que d'être candidat aux actions centralisées d'Erasmus (projets multilatéraux, réseaux et mesures d'accompagnement) qui sont gérées par l'Agence exécutive. C'est pour l'Institut un succès important, qui témoigne de l'importance que le CIHEAM accorde aux normes de qualité et à l'excellence académique.

IAM Montpellier

Programme ENPARD

Dans le cadre de la Politique Européenne de Voisinage (PEV) renouvelée, dont le document d'orientation a été communiqué en mai 2011, la Commission européenne a décidé de mettre en œuvre un programme visant à accompagner le développement rural des pays méditerranéens, intitulé « European Neighborhood Programme for Agriculture and Rural Development » (ENPARD). Dans un premier temps, les interventions seront concentrées sur quatre pays : le Maroc, la Tunisie, l'Égypte et la Jordanie. Pour mettre en œuvre ce programme, la Direction générale du développement et de la coopération (DG DEVCO) de la Commission européenne a désigné le CIHEAM-IAM Montpellier comme opérateur pour la période allant de janvier 2012 à juin 2014.

Un programme de travail pluriannuel sera mis en place en dialogue entre les partenaires nationaux concernés, et sera structuré autour de deux axes :

- améliorer la sécurité alimentaire locale et les modèles de développement rural, visant à appuyer la productivité agricole durable, à diversifier l'économie rurale et à accompagner les institutions issues des communautés locales et de la société civile en zone rurale ;
- améliorer les standards de productivité et de qualité en favorisant un environnement adéquat pour les régulations foncières et du marché, en garantissant une modernisation des infrastructures et des logistiques d'appui à la production, en investissant dans les procédés de transformation et de mise en marché de produits agricoles répondant à des standards de qualité garantis.

Après une première phase du programme qui permettra de définir les contours des activités et leurs organisations opérationnelles ensuite, il est prévu que démarre une seconde phase à partir de juillet 2012 qui consisterait à mettre en place les ateliers de réflexion et de formation pour aider à la décision des politiques nationales et régionales de développement agricole et rural.

Information sur ce programme : dolle@iamm.fr

ILLIAD

L'IAM Montpellier coordonne avec l'INRA un programme de l'Agence Nationale de la Recherche (ANR) en France, consacré aux « Initiatives Locales ou Localisées, Innovantes pour une Alimentation Durable » (ILLIAD). Ce programme commence en janvier 2012 pour une durée de quatre ans. Le projet durera 48 mois afin d'intégrer 4 saisons de production pour limiter les risques climatiques et mobilisera un consortium pluridisciplinaire associant compétences scientifiques et techniques.

La durabilité des filières alimentaires est remise en cause par les pouvoirs publics et les consommateurs, qui tendent maintenant à défendre des modèles alternatifs, respectueux de l'environnement, économiquement et socialement acceptables. Les freins techniques ou économiques rencontrés par ces systèmes alternatifs amènent à s'interroger sur leur capacité à se développer, voire à se maintenir, et par là même sur leur durabilité. Le projet ILLIAD vise à proposer une méthode d'analyse de la durabilité systémique des filières alimentaires; la tester avec l'analyse de différentes filières; l'utiliser pour proposer des innovations techniques ou organisationnelles pour le blé tendre et le riz, les pêches et les abricots. Le projet ambitionne également de mettre en place de nouvelles filières alternatives caractérisées par des pratiques biologiques ou à bas-intrants, des circuits courts (restauration hors domicile et vente directe dans d'autres régions) et différentes dates de récolte et propose la création d'une filière dédiée à la transformation, qui devrait avoir un effet positif sur la qualité nutritionnelle et gustative des produits de l'industrie.

Information sur ce programme : tozanli@iamm.fr

IAM Zaragoza

Évaluation des programmes de Master

Les programmes de Master proposés par l'IAM de Zaragoza sont périodiquement évalués par l'Agence Nationale pour l'Assurance Qualité du pays (ANECA) ou par des agences régionales agréées. Ce contrôle de la qualité, qui concerne tous les cursus d'études universitaires officiels, examine en profondeur, tous les quatre ans, les contextes, les contenus et les aspects organisationnels des différents programmes de Master. L'ANECA a récemment achevé son évaluation du Master en Gestion durable de la Pêche, qui est organisé conjointement avec l'Université d'Alicante. Les Masters en Amélioration végétale et en Planification intégrée pour le développement rural et la gestion de l'environnement, qui sont conjointement organisés avec l'Université de Lleida font présentement l'objet d'une évaluation menée par l'agence compétente de Catalogne. Enfin le Master en Nutrition animale, conjointement organisé avec l'Université de Zaragoza, sera évalué dans le courant de l'automne prochain par l'agence d'Aragon.

Formation et projets de l'UE

L'IAM de Zaragoza a récemment organisé deux cours approfondis dans le cadre de projets de l'Union européenne :

- L'usage de la télédétection pour la gestion de l'irrigation (21-26 novembre 2011), cours constituant la dernière activité organisée dans le cadre du projet TELERIEG (Usage de la télédétection pour la recommandation et le suivi des pratiques de l'irrigation dans l'Espace SUDOE), projet INTERREG IVB-SUDOE qui s'est achevé le 31 décembre 2011. Trente participants venant de 11 pays méditerranéens ont suivi ce cours qu'animaient 16 conférenciers hautement qualifiés des institutions bénéficiaires du projet, ainsi que d'autres organisations. Le programme examinait les nouvelles techniques de traitement d'images de télédétection, couplées avec des méthodes basées sur des capteurs de terrain, pour faire le point de la situation actuelle et des possibilités futures en vue d'améliorer la gestion des systèmes d'irrigation.
- Les Incendies de forêts dans la perspective du changement global (13-17 février 2012), cours constituant une action de dissémination du projet FUME (Forest fires under climate, social and economic changes in Europe, the Mediterranean and other fire-affected areas of the world), projet financé par le Programme FP-7 de la Commission européenne. Trente participants venant de 10 pays méditerranéens et de 2 autres pays (le Chili et la Belgique) ont suivi ce cours animé par 16 conférenciers. Articulé en 18 heures d'enseignement théorique et 17 heures de sessions pratiques, il avait pour but d'offrir des connaissances actualisées sur les interactions entre le changement climatique et d'autres facteurs d'importance pour les incendies de forêt, sur le risque d'incendie et le régime d'incendies en général, et sur leurs conséquences pour les écosystèmes et pour certains des biens et prestations qu'ils apportent. Les changements en matière de risque et de régime d'incendies ont été analysés à travers l'étude du passé récent, en se focalisant sur le bassin méditerranéen, et à l'aide de projections du climat futur et d'autres inducteurs d'importance pour les incendies. Des projections mondiales et régionales concernant le futur contexte climatique ont été utilisées, en même temps que des modèles pour anticiper les mutations socio-économiques, l'accent étant mis sur les impacts des épisodes extrêmes climatiques et météorologiques (par exemple les sécheresses et les vagues de chaleur) pouvant avoir un impact primordial sur les feux.

Les cours proposés durant les mois à venir figurent sur http://www.iamz.ciheam.org/en/pages/paginas/pag_formacion6.htm

PARUTION

Édition 2012 de **Mediterra** « La diète méditerranéenne pour un développement régional durable »



L'édition 2012 de Mediterra fonde sa réflexion sur le potentiel mobilisateur de la diète méditerranéenne en proposant un itinéraire multidimensionnel qui fait appel à l'histoire, à la sociodémographie, à la santé, à l'écologie, à l'entreprise, à la géoéconomie et à l'initiative citoyenne.

Aspirés par les dynamiques de l'urbanisation et de la mondialisation des échanges agricoles, les consommateurs du pourtour méditerranéen ont progressivement modifié leurs pratiques alimentaires. Socle identitaire et richesse de cet espace, la diète méditerranéenne y est pourtant de moins en moins observée. Les tensions sur les ressources naturelles et l'émergence de nouveaux acteurs privés catalysent la complexité des enjeux liés aux régimes alimentaires.

Alors qu'elle fait l'objet de nombreux débats et recherches sur le plan socioculturel et scientifique, la diète méditerranéenne mérite d'être reconsidérée sur le terrain politique à l'heure où l'on constate de nouveau la dimension stratégique de l'agriculture et le rôle central de l'alimentation pour la stabilité et le développement des sociétés. Reconnue pour ses vertus sanitaires, inscrite au patrimoine culturel immatériel de l'Humanité, la diète méditerranéenne interroge désormais les champs de la responsabilité environnementale et de l'action politique en faveur d'une plus grande coopération régionale.

Mediterra 2012, associant 49 experts internationaux, a été réalisé en partenariat avec l'Institut Européen de la Méditerranée (IEMed) et la Fondation Diète Méditerranéenne (FDM). Il est publié en anglais et en français aux Presses de Sciences-Po.

Pour télécharger le rapport Mediterra

www.ciheam.org

Pour se procurer le rapport Mediterra en livre

www.pressesdesciencespo.fr

Dernières publications sur www.ciheam.org

Mediterra 2012

La diète méditerranéenne pour un développement régional durable, Paris, Ciheam/Les Presses de Sciences-Po, mars 2012

Note d'analyse

La céréaliculture en Tunisie. Une politique de régulation à repenser, M. Salah Bachta, n°64, décembre 2011

Notes d'alerte

La Forêt de la Mâamora-Maroc Septentrional, K. Cherki et N. Gmira, n°76, octobre 2011

Réduire les disparités régionales, un défi pour la Tunisie nouvelle, R. Béchir, n°77, décembre 2011

Le transport ferroviaire frigorifique de produits agricoles: le cas du «corridor ferroviaire méditerranéen», M. J. Caballero Sánchez, F. Contreras López, F. García Calvo, n°78, mars 2012

Lettres de veille

Labellisation des produits méditerranéens: opportunités et risques, n°19, décembre 2011

NewMedit

Synthèse du numéro 04/2011 de la revue, février 2012

Actualités agricoles, alimentaires et environnementales de l'espace méditerranéen

Revue de presse de décembre 2011

Revue de presse de janvier 2012

Revue de presse de février 2012

Revue de presse de mars 2012



Centre International de Hautes Études Agronomiques Méditerranéennes (CIHEAM)

Secrétariat Général
11 rue Newton, 75116 Paris, France
www.ciheam.org

La Lettre de veille du CIHEAM

Directeur de la publication : Francisco Mombiola
Rédacteur en chef : Sébastien Abis
mail : abis@ciheam.org - Tél : +33 (0)1 53 23 91 00

Collaborateurs techniques sur ce numéro:

Colette Alcaraz, Gianluca Manganelli, Xavier Meignien, Ana Perez, Hassan Tlili.

Les opinions exprimées dans cette publication sont celles des auteurs et ne représentent pas des positions officielles du CIHEAM.

ISSN 2114-3129

Inscription

Pour recevoir
la Lettre de veille,
s'inscrire sur
www.ciheam.org

Prochain numéro

La Lettre de Veille n° 21
portera sur la recherche
en Méditerranée
et paraîtra en
juin 2012