

Jean-Paul Meyronneinc, Délégué général de l'Union nationale du transport frigorifique (UNTF).

## INTERVIEW

## Un jeu perdant-perdant dont il faut sortir !

### COMMENT LE TRANSPORT DU FRAIS SE PORTE T-IL AUJOURD'HUI ?

À l'image du transport routier en général, notre secteur a connu une année 2009 extrêmement difficile, même si les chutes de volume sont moins importantes que dans d'autres secteurs comme l'industrie (les baisses d'activités ont été comprises en moyenne entre 5 et 10 %). En fait, l'année a connu trois niveaux spécifiques : un début d'année catastrophique, un milieu d'année chaotique et une fin d'année, notamment décembre, plus conforme aux habitudes. Mais la pression tarifaire est globalement forte car nos clients souffrent également et sont engagés dans des processus de réduction de leurs coûts.

### QU'AVEZ-VOUS À DIRE AUX PRODUCTEURS DE FRUITS ET LÉGUMES QUI SE PLAIGNENT DE L'AUGMENTATION DU COÛT DU TRANSPORT ?

Quatre-vingt pour cent des coûts du transport sont des coûts contraints. Entre le gazole, le social, les péages et les taxes, les transporteurs n'ont quasiment aucune marge de manœuvre dans la gestion et la réduction de leurs coûts. Et, comme les producteurs, nos niveaux de marge sont extrêmement bas. Donc, quand les conducteurs réclament et obtiennent 4 %, que le gazole augmente de 10 % et que l'État vous invente des taxes au nom de l'environnement, comment faire ? Au cours des cinq dernières années, hors gazole, nos coûts de revient ont augmenté de plus de 12 % dans un contexte de quasi stagnation des prix. Et soyons francs : ces coûts sont amenés à augmenter encore et toujours. Le coût unitaire du transport n'a donc aucune chance de « baisser », sauf à voir disparaître notre tissu de PME du transport routier.

Il faut donc travailler peut-être plus qu'avant sur les gains de productivité,

améliorer les plans de chargement, réduire les temps d'attente, faire la chasse aux kilomètres parasites. Faire faire 200 kilomètres à un camion qui va être immobilisé toute la journée pour assurer une ramasse de primeurs de quelques palettes est une aberration économique : soit le transporteur se fait rémunérer le juste prix et le coût du transport va devenir intolérable pour le producteur, soit le transporteur accepte des concessions tarifaires et à chaque kilomètre parcouru, il perd de l'argent. C'est donc un jeu perdant-perdant dont il faut sortir.

### QUELLES ONT ÉTÉ LES RÉPERCUSSIONS DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT SUR VOTRE PROFESSION ?

Très simples : deux taxes. La première, c'est la taxe Carbone qui va voir le jour à priori en juillet. Pour nous, un surcoût de 4,52 centimes d'euro/l de carburant, plus la taxe qui sera appliquée sur le fuel utilisé pour le fonctionnement du groupe. La seconde, c'est la taxe poids lourds, ou éco-redevance, qui verra le jour à la fin 2011. En fait, sur tout le réseau routier national, les autoroutes concédées (type A 75 ou A 28) et les grandes départementales, les transporteurs devront acquitter une taxe moyenne de 0,12 euro/km. Ces deux taxes vont globalement alourdir nos coûts de revient dans une fourchette comprise entre 5 et 8 %, sachant que ces taxes seront en partie répercutées vers nos clients.

Pour le reste, le Grenelle est un plaidoyer démagogique où la route est accusée de tous les maux et le ferroviaire porté aux nues. Cette approche idéaliste et idéologique est ridicule quand on sait que, même en doublant le trafic ferroviaire, la part de marché de la route restera à plus de 80 %. Alors, nous dire qu'en taxant la route, on va favoriser le report modal, c'est tromper le consommateur et le citoyen : en taxant la route, on fait entrer des recettes fiscales. C'est aussi simple.



Jean-Paul Meyronneinc : « Il faut travailler plus qu'avant sur les gains de productivité, améliorer les plans de chargement, réduire les temps d'attente, faire la chasse aux kilomètres parasites. »

Le rail-route a-t-il un avenir ? D'abord une vérité : le transport routier est un fervent partisan du rail-route. Le Grenelle oppose route et rail alors même que l'avenir du rail repose sur un nécessaire partenariat entre les deux. Mais depuis maintenant plus de 70 ans, on a cessé de monter ces deux modes l'un contre l'autre. Or, nombre d'adhérents de l'UNTF ne demanderaient pas mieux que d'utiliser le ferroviaire, notamment sur les longues distances. Car entre les coûts sociaux, les frais de route, l'organisation de relais, la saturation du réseau routier et la concurrence internationale, le transport routier n'a pas un avenir très rose sur les longues distances. Et le ferroviaire pourrait avoir toute sa pertinence. Le problème, c'est que l'alternative est longue à se mettre en place : la priorité de la maison SNCF, c'est avant tout le TGV ; la priorité des régions c'est avant tout les TER. Le fret donne un peu l'impression d'être la cinquième roue du carrosse. Résultat : l'offre en fret ferroviaire est aujourd'hui très pauvre et les qualités de service sont incompatibles avec les exigences des produits frais, tant en terme de délais que de sécurité alimentaire. Alors oui, le rail-route a un avenir. Le tout, c'est de savoir quand on va commencer à l'apercevoir. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR MICHEL BRU

P 25 A la recherche d'une dimension logistique

Stratégie

P 26 Du nouveau en mer

Transport maritime

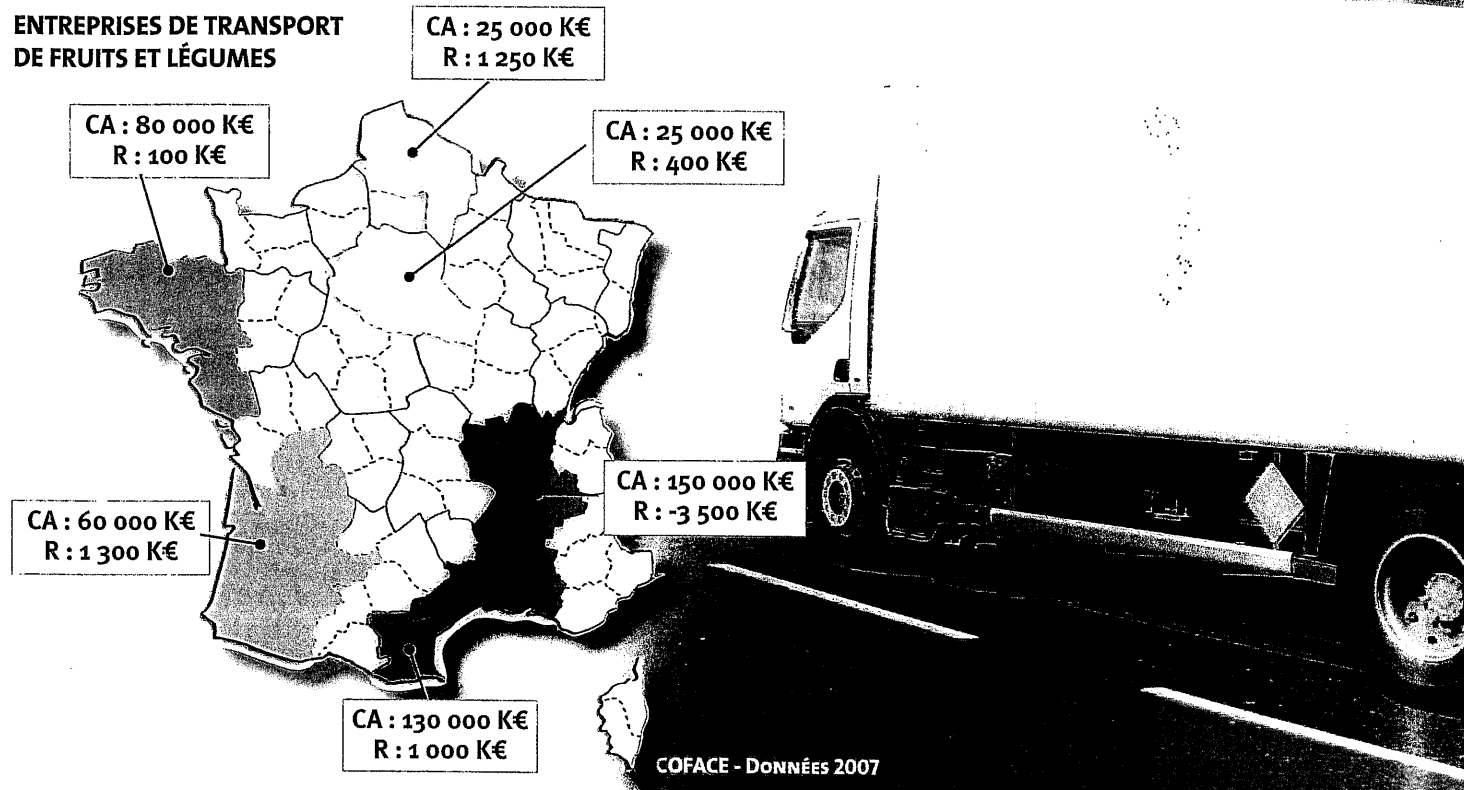
P 28 « Un jeu perdant-perdant dont il faut sortir ! »

Interview Jean-Paul Meyronneinc

P 29 La logistique n'exclut pas le développement durable

Débat

### ENTREPRISES DE TRANSPORT DE FRUITS ET LÉGUMES



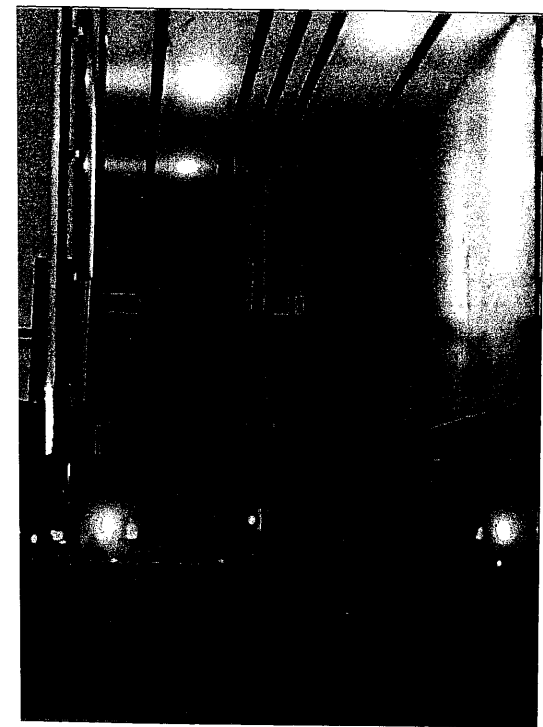
## Coup de frein pour le transport

PHOTOS JEAN-PHILIPPE GLATIGNY

La logistique des produits frais au service du territoire est probablement le rôle le plus important que remplit le transport frigorifique en France : il est le lien entre le tissu agroalimentaire français et la diversité des circuits de commerce. Il est à tous les stades de transformation du produit et il l'accompagne d'un bout à l'autre. Les transporteurs frigorifiques sont à proximité de leurs clients. Un tiers du transport frigorifique est centré dans le grand Ouest (Bretagne, Pays de Loire, Normandie), là où sont les grands noms de la filière volaille, porcine et laitière. L'autre secteur phare est l'arc méditerranéen avec le rôle prépondérant de la filière fruits et légumes (région d'Avignon, marché de Saint-Charles à Perpignan). Dans le monde du transport des produits frais, la filière fruits et légumes représente donc la moitié des volumes transportés, soit dix millions de tonnes. Une cinquantaine de transporteurs sont véritablement spécialisés dans cette activité, dont plus de la moitié est située dans le Sud-est, sur l'axe

Perpignan-Cavaillon. En 2007, ces entreprises ont réalisé un chiffre d'affaires cumulé supérieur à 500 millions d'euros. Cependant, les volumes transportés sont en baisse constante (1 à 2 % par an) en raison de la crise sur le pouvoir d'achat et de la succession de campagnes médiocres. Les coûts de revient (carburant et rémunération des conducteurs) et les sources d'improductivité (temps masqué non rémunéré, prestations effectuées sans contrepartie) sont inflationnistes. Enfin, les partenaires de la filière sont dans une situation très contrastée, entre des producteurs souvent de petite taille et eux même très fragilisés, et la distribution qui agit souvent en donneur d'ordres (nombre d'expéditions se font d'ailleurs « départ », les enseignes organisant et payant le transport ou « franco dirigé », l'expéditeur ayant en charge le paiement du transport, l'organisation des flux étant gérée par les enseignes). Dans ce contexte, les marges nettes de transporteurs de fruits et légumes, sont proches de zéro. ■

JEAN-PAUL MEYRONNEINC



tion avec les secteurs de la viande et du lait qui se sont organisés pour effectuer eux-mêmes la ramasse, via les coopératives de lait et les abattoirs.

Face à ce constat, les producteurs doivent se poser la question de la formation du prix qui fixe le coût logistique de leurs produits. Car il semblerait que ce n'est pas le rôle du transporteur de s'occuper de la collecte individuelle en amont. La rentabilité d'un transporteur est atteinte à partir d'une ramasse de 20 à 30 palettes. Dans le cas de figure où les producteurs se regroupent, la rationalisation et, par voie de conséquence, la baisse du coût du transport peuvent être envisagées. Cela montre que le rôle du transporteur est pertinent dans le maillage et qu'il mérite d'être analysé en amont.

Quant au secteur industriel, il fonctionne sur un schéma similaire à celui de la grande distribution : c'est l'indus-

triel qui fait la collecte en amont. Nous nous approchons alors du schéma de l'importation de produits comme la banane et l'ananas qui sont expédiés par containers. De fait, c'est un produit massifié qui est réceptionné !

#### LES TRANSPORTEURS D'ENVERGURE NATIONALE SONT MOINS NOMBREUX

Dans ce contexte, il est admis que la filière de la RHF est celle qui pose le plus de problèmes aux transporteurs qui évoluent dans un paysage économique et social qui a beaucoup changé. Il est urgent que la mutualisation et la massification entrent dans les réflexions... et, comme par hasard, les transporteurs perdent de l'argent en Provence, du fait de l'atomisation de la « ramasse ». Aussi, il faudra intégrer le phénomène de concentration car il ne reste plus que 20 à 30 transporteurs d'envergure nationale spécialisés dans les fruits et lé-

## Du nouveau en mer

**MARITIME** Bruxelles débloque 11 millions d'euros pour le transport des fruits d'Espagne et du Maroc en bateau.

**B**ruelles vient d'accorder 7,5 millions d'euros sur trois ans à Van Uden Maritime, une compagnie maritime hollandaise qui s'apprête à faire remonter les fruits et légumes de la région d'Almería, au sud de l'Espagne, vers le nord de l'Europe. Dunkerque, où les végétaux seront traités par DailyFresh, sera la première escale, avant Sheerness (Grande-Bretagne) puis Moerdijk (Pays-Bas). Les opérateurs fédérés sous la bannière d'Andalucia Fresh Line annoncent des tarifs 40 % inférieurs à ceux du transport terrestre. Ce service, dit « Fresh-Express », associe également l'autorité portuaire d'Almería. Un service similaire, également retenu fin janvier 2010 par la Commission européenne, s'est vu doter d'une enveloppe de 3,5 M euros. Vegetalis est un service hebdomadaire conteneurisé de fruits et légumes à jour fixe reliant Agadir (Maroc) et la France, via Port-Vendres et Dunkerque. Le consortium fédère trois opérateurs de différentes nationalités, le Français CMA CGM, le Marocain IMTC et l'Espagnol STA.

#### PORT DE SÈTE : 200 000 TONNES SERONT TRAITÉES PAR AN

La venue d'Agrexco à Sète a suscité les polémiques que l'on sait. Cette société israélienne qui commercialise ses produits sous la marque Carimel travaille

sur le marché du frais depuis de longues années, notamment avec la société italienne du GF group Orsero, grand distributeur de fruits et de légumes dans toute l'Europe du Sud. La société Orsero dispose de plusieurs terminaux fruitiers dans les ports européens. En Italie à Vado et en Espagne à Tarragone et Vigo. Elle dessert les marchés européens et au-delà : Allemagne, Grèce et Turquie, ainsi qu'en France, la Provence, la Lorraine et la région parisienne. D'ici à un an, Sète sera une porte d'entrée européenne pour les pays de la Méditerranée. Une porte ouverte sur le monde avec un objectif de 200 000 tonnes de fruits et de légumes qui seront traitées par an.

#### NOUVELLE AUTOROUTE ENTRE L'ITALIE ET L'ESPAGNE

Une nouvelle autoroute de la mer unit l'Espagne et l'Italie : il s'agit d'une liaison en 32 heures par la mer, un « transit time » intéressant pour les camionneurs. La nouvelle ligne de transport maritime de camions ne part pas de Barcelone ou de Valence qui disposent déjà de liaisons régulières avec la Botte. Elles n'appartiennent pas non plus à l'armement italien Grimaldi qui truste le « short sea shipping » en Méditerranée occidentale. Non, les nouveaux échanges se déroulent entre deux ports

secondaires, Castellon de la Plana, à 70 km au nord de Valence et Marina di Carrara, à 45 km de La Spezia. Ce sont l'Italien Logitech Lines (spécialisée dans la logistique multimodale, la société a été créée en 1994 et possède son siège à Piacenza) et le transitaire espagnol Boluda Cargo International qui ont lancé ce service outsider. À raison de trois services hebdomadaires, deux navires relayeront les deux ports en 32 heures. Les prévisions tablent sur 20 000 remorques transportées par an grâce à deux navires à la capacité de 1 850 mètres linéaires (120 camions et 12 passagers-chauffeurs). Ce calcul a été effectué à partir des bassins industriels adossés aux deux ports. Ports italiens de Cagliari et Salerne sur sa dernière autoroute de la mer. À travers son second programme Marco Polo, l'Union européenne a aidé au démarrage de la ligne en apportant notamment 4 millions d'euros au port de Castellon d'où partiront notamment des chargements de fruits et légumes, carreaux de faïence, machines-outils et dérivés du pétrole. D'autre part, les opérateurs routiers qui empruntent la ligne maritime bénéficieront de l'incitation financière de l'écobonus (remboursement jusqu'à 30 % du prix des billets maritimes aux camionneurs). ■

**Le transport des fruits et légumes frais doit s'assurer d'une dimension logistique lorsqu'il est hors des circuits de la GMS. Celle-ci passe par la recherche de solutions collectives.**

### STRATÉGIE

# A la recherche d'une dimension logistique



Le passage des fruits et légumes par la plate-forme qui connecte l'approvisionnement des GMS.

**L**es professionnels du transport sous température dirigée regroupés au sein de l'Union nationale du transport frigorifique (UNTF) défendent l'idée d'une vraie dimension logistique pour toute la filière fruits et légumes. Le passage des fruits et légumes par la plate-forme qui connecte l'approvisionnement des GMS « alimentaires » concerne une grande partie des volumes produits en France. Mais quid des autres volumes ? Le transport des fruits et légumes frais n'obéit pas à la réglementation ATP (cet accord fixe les exigences de moyens nécessaires au transport de denrées périssables et définit les dispositions relatives au contrôle de la conformité des engins de transport sous température dirigée) concernant les denrées périssables, seuls les produits de 4<sup>ème</sup> gamme sont concernés par cette réglementation. Il n'en reste pas moins vrai que le transport des

fruits et légumes frais doit être effectué sous température dirigée. Et lorsque l'on quitte le circuit des plates-formes de groupage, il faut s'orienter vers des solutions collectives. Il en va de l'accessibilité au marché.

La partie n'est pas gagnée d'autant que le contexte de crise a mis des freins sur le pouvoir d'achat. Les postes de charges salariales pèsent lourd dans la ba-

lance, sans compter qu'il est devenu difficile de trouver des chauffeurs professionnels de la route. Puis il y a la taxe carbone, le spectre de l'augmentation du prix du baril de pétrole, etc.

#### LA RENTABILITÉ EST ATTEINTE À PARTIR D'UNE RAMASSE DE 20 À 30 PALETTES

La grande distribution, la RHF (restauration hors foyer) et le secteur industriel sont les trois filières logistiques des fruits et légumes. La grande distribution est connue pour son organisation et, qu'elle soit généraliste ou spécialisée, elle fonctionne dans la grande majorité des cas (90 à 95 %) sur le principe de la plate-forme. Cette organisation à l'origine de la création des plates-formes de groupage est source de massification et a permis d'apporter une certaine rationalisation dans le système. En clair, le producteur paye, la grande distribution organise.

Dès lors que l'on se tourne vers la RHF, le système devient plus compliqué et difficile à gérer car lié à un fonctionnement de marchés de gros. De fait, le phénomène de « ramasse » est onéreux et s'apparente à une « ramasse » de détail qui génère des coûts qui vont de huit à onze euros la palette. Ce système est construit sur le même schéma que celui de la marée mais il est en opposi-

#### VALORISER LA « RAMASSE »

En transport de fruits et légumes, plus de 30 % des palettes qui sont traitées sur une plate-forme sont collectés par les transporteurs eux-mêmes : cela s'appelle la « ramasse ». Cette prestation est encore mal valorisée, alors même que juridiquement, elle devrait être tarifée à un prix permettant de couvrir les opérations de

transport et de manutention. Nombre de transporteurs ont compris l'enjeu vital qu'il y avait à faire rémunérer cette opération. Mais entre les coutumes solidement ancrées et la tentation de récupérer des parts de marché en jouant sur cette prestation, force est de constater que les pratiques sont discordantes.

gumes. Enfin, les cahiers des charges qui sont fixés par la grande distribution imposent le respect de la qualité et de tout ce qui touche à l'hygiène et à la sécurité alimentaire, autrement dit le cœur du métier des professionnels du transport sous température dirigée.

#### LE TRANSPORT, C'EST DU COÛT FIXE !

Aujourd'hui, les grands transporteurs travaillent beaucoup pour la grande distribution en s'appuyant sur des contrats et des volumes qui leur fournissent une garantie. La volumétrie est importante et, de fait, la question de l'organisation pour régler l'équation « coût x volume » est bien réelle. Ainsi, la rentabilité économique du secteur du transport existe et devient problématique lorsque l'on pratique la « ramasse » en petits volumes (en dessous de dix palettes). Car le transport, c'est du coût fixe qui est réparti entre 40 % de social (conducteur, charges, frais de déplacements, etc.), 30 % de coûts kilométriques (carburant, péages, etc.), 15 % d'amortissement du matériel et 15 % de frais de structures.

L'économie du transport, c'est le « diviseur » car plus l'effet de massification est élevé, plus le gain sur le coût logistique est important. En fruits et légumes, ce coût logistique représente entre 5 et 20 %. Pour se rapprocher des 5 %, il faut donc massifier. « Le transport n'a pas été cher pendant longtemps, c'est la raison pour laquelle on n'a pas travaillé sur le coût », expliquent les adhérents de l'UNTF. « Transporter moins cher, c'est possible, c'est un problème d'organisation. Il ne s'agit pas de demander à l'entreprise de baisser ses coûts mais de faire en sorte que le diviseur soit le plus élevé possible. Le transport passe par des solutions collectives ». Et le tarif général peut devenir « négociable » lorsqu'il y a du volume à ramasser... Le transport est donc un maillon essentiel de l'accessibilité au marché. En France, il subsiste un décalage entre le lieu de production et celui de la consommation, ce que les Espagnols et les Marocains ont bien compris. Quoi qu'il en soit, le transport routier deviendra de plus en plus cher à cause de la raréfaction des salariés conducteurs et du prix du pétrole. Quant au rail-route, il manque encore de fiabilité, il est lent et n'assure pas une bonne couverture du territoire. En 2008, il n'a même pas pris une part de marché au transport routier lorsque le prix du baril de pétrole est monté à 140 dollars. ■ M. B

## « On ressent les effets de la crise maintenant ! »

Bruno Kothé, directeur de l'agence Satar de Perpignan.

**SATAR**

Le transport des fruits et légumes est l'activité première du groupe Satar, même si celui-ci s'est diversifié depuis quelques années déjà dans le transport industriel avec l'affrètement et la logistique. Et c'est avec son entité Satar Transport Roussillon que l'activité fruits et légumes est développée au marché de St-Charles à Perpignan. « La clientèle a beaucoup changé ces derniers temps, remarque le directeur de l'agence Bruno Kothé. Si nous avons toujours tenu à maintenir un équilibre entre nos clients de la GMS et les grossistes, ce n'est plus le cas aujourd'hui. Nous sommes sur des proportions de 70 % GMS et 30 % grossistes. Si l'on excepte les grands comme Pomona, Hexagro et Creno, il faut bien avouer que la clientèle des grossistes se réduit. Nous assistons même à des regroupements. Aujourd'hui, on subit l'effet de la baisse du commerce qui se traduit par une réduction de l'activité sur les volumes de fruits et légumes transportés. Depuis ce trimestre, la GMS lance des appels d'offre et elle se permet même de faire des appels d'offre pour répondre

sur plusieurs bassins de production ! Et qui dit appel d'offre dit appel à la concurrence. Perpignan est attractif quand on sait que 1,5 million de tonnes de fruits et légumes transitent par le marché de St-Charles. Rungis, c'est seulement la moitié avec 750 000 tonnes. C'est dire l'importance de St-Charles qui donne des idées à de nouveaux entrants. Cette ouverture à la concurrence se traduit par une baisse des prix affichés de -10 % à -20 %. Nous appliquons des prix qui ne reflètent pas toutes nos charges (salariales, assurances, etc.). Aujourd'hui, nous sommes contraints de suivre chaque poste de l'entreprise pour rechercher des rentabilités. Finalement, la campagne 2009 s'est plutôt bien passée pour nous car elle nous a permis de mettre les choses à plat s'agissant de la gestion du travail, etc. L'activité a été courte en 2009, ce qui nous a obligés à réduire le personnel saisonnier. Cependant, cela ne suffira pas car il y a une guerre ouverte dans notre métier, et certains qualifient de raison de survie... et les effets de la crise, nous les ressentons maintenant. ■

## L'irrégularité des volumes et les saisonnalités constituent un puzzle quotidien

### Trois questions à Yannick Mesguen, PDG des Transports J.H. Mesguen

#### Quels sont les problèmes auxquels vous faites face aujourd'hui dans le transport des fruits et légumes ?

L'irrégularité des volumes et les saisonnalités sont les principales contraintes spécifiques du transport fruits et légumes. Quelles que soient les quantités qui nous sont confiées en transport, nous devons optimiser nos chargements en remplissant nos camions tout en respectant les heures de livraisons imposées par nos clients destinataires. C'est un puzzle quotidien. Nous disposons de très peu de temps pour prendre en compte les commandes, regrouper la marchandise, composer les tournées de livraisons et effectuer ces dernières...

#### Comment s'est passée la campagne 2009 ?

La campagne 2009 est mitigée. Nous constatons une stagnation des volumes transportés, voire une baisse par rapport à 2008. C'est une année où nous avons sur-

tout cherché à mieux maîtriser nos charges, limité nos kilométrages à vide. Nous ressentons aussi une détérioration au niveau de la santé de nos clients expéditeurs qui font face à plusieurs campagnes moroses : cela se traduit par certains dépôts de bilan sur notre région et l'allongement des délais de paiement.

#### Que pensez-vous du rail-route ?

Nous utilisons le rail route sur l'axe Avignon-Paris avec des caisses mobiles. Ce mode de transport est un complément très intéressant. Cependant, il manque de souplesse pour le transport de fruits et légumes, les heures de mise à disposition des marchandises peuvent fluctuer et le train n'attend pas ! Nous croyons cependant que ce processus de transport s'améliorera avec les années : des départs plus tardifs, des trains plus rapides, c'est pourquoi nous continuons de renouveler notre parc de caisse mobiles. ■



**J.H. MESGUEN**  
Transport Groupeage Entrepotage Distribution

**Le débat sur le bilan carbone met souvent à l'index les flux commerciaux qui font voyager des produits alimentaires sur des milliers de kilomètres. Mais, en y regardant de plus près, il faut bien se garder de faire des généralités.**

### DÉBAT

# La logistique n'exclut pas le développement durable

L'idée qui tend à affirmer que le transport des produits frais contribue à accroître l'effet de serre n'est pas fondée. La publication des bilans carbone dans certaines filières agroalimentaire donne des indications. L'exemple de la filière du surgelé vient ajouter de l'argumentation en faveur du transport. Selon les sources du Cemafroid<sup>(1)</sup>, pour un panier « type », comprenant des haricots verts, du saumon d'élevage (Chili et Norvège), de la crème glacée vanille, du colin et des lasagnes bolognaises, la contribution du transport n'est que de 6 %. La production de la matière première est de loin le principal facteur de contribution au bilan carbone (41 %).

#### UNE TONNE DE PRODUIT PARCOURT 180 KM EN MOYENNE SUR ROUTE

Alors bien sûr, on ne peut s'empêcher d'évoquer le transport des produits par le train. La question de l'acheminement d'un produit frais dans les délais de trois à quatre jours se pose. Par ailleurs, comment assurer la ramasse des produits dans les champs ou collecter les marchandises produites par des industries ? Comment distribuer des produits frais au plus près du consommateur dans des restaurants, magasins, autrement que par la route ? Comment expédier des choux-fleurs de Bretagne, alors qu'aucune solution ferroviaire de wagon isolé ou de rail n'est proposée ? Comment transférer sur le rail des produits transportés sur de courtes distances ? Ce sont autant de questions qui restent sans réponses aujourd'hui lorsqu'il s'agit d'évoquer le rail. Car la distance de 180 km, qui est le nombre de kilomètres moyen parcourus par une tonne de produits qui empruntent la route, est réputée insuffisante pour espérer un transfert massif de la route vers le rail. Cependant, le rail continue sa vie sur quelques niches qui permettent la remontée des fruits de Per-

pignan et d'Avignon sur Rungis, la descente des légumes du Nord de la France vers Marseille.

#### DIFFICILE DE CONCEVOIR UNE ÉCONOMIE FERMÉE SUR ELLE-MÊME

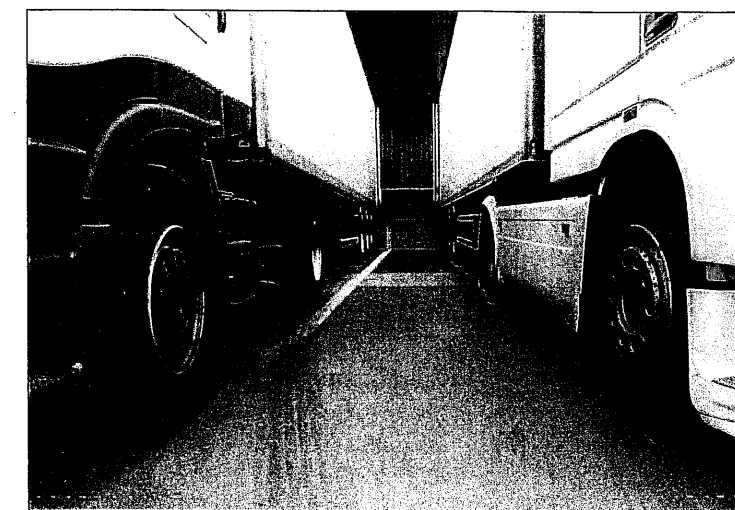
Le procès fait par les grandes associations écologiques aux produits de contre-saison s'appuie sur le constat de la distance parcourue pour acheminer les produits alimentaires. Ces associations, qui préconisent le principe de consommation de proximité, jouent sur le levier du bilan carbone en stigmatisant non seulement la consommation de fruits de contre-saison, mais aussi l'importation de produits destinés à être transformés, et c'est le cas du haricot vert produit au Kenya. Cependant, selon les sources Eurostat en 2007, le volume de haricots verts importés du Kenya était de 3 600 tonnes alors que la même année et au cours de la même période, ce sont près de 36 000 tonnes de haricots verts qui étaient importés du Maroc. Quant à la production française, elle est d'environ 364 000 tonnes. Dans ce contexte, la question posée est la suivante : sur un plan écologique et en terme d'émissions de gaz à effet de serre,

vaut-il mieux importer 3 600 tonnes de haricots verts du Kenya avec l'avantage d'aider l'économie locale, ou 36 000 tonnes provenant du Maroc, produites dans des serres surchauffées ?

La France importe principalement des bananes (20 % des tonnages importés) et des oranges (12 %). Ces deux fruits ne sont pas produits en masse en France métropolitaine. À l'inverse, la France produit 1,6 millions de tonnes de pommes, elle en importe 147 000 et en exporte 610 000. Et lorsque l'on regarde le marché de la tomate, nous avons également l'exemple d'une filière qui exprime beaucoup de dynamisme dans les échanges.

Sauf à entrer dans un protectionnisme d'une autre époque, il est difficile de concevoir une économie fermée sur elle-même. Quant aux fruits de contre-saison, ils occupent une place marginale car ils sont consommés en quasi totalité sous forme de conserves ou de surgelés et via les préparations industrielles (desserts lactés, etc.). ■ JEAN-PAUL MEYRONNEINC

(1) Le Cemafroid est la station d'essai officielle ATP française.



Pour expédier des choux-fleurs de Bretagne, c'est le transport routier qu'il faut utiliser car il n'y a pas de solution ferroviaire, de wagon isolé ou de rail.