

## LA FILIÈRE DU TRANSPORT DES PRODUITS DE LA MER

Frédéric LERAY



Le secteur de la pêche et des cultures marines représente 8,8 milliards de francs de chiffre d'affaires en 1996 qui correspondent à environ 830 000 tonnes de produits de la mer, dont 73% venant de la pêche. Ce secteur est régi par des directives européennes, limitant les captures tout en subventionnant particulièrement la filière comme la production agricole. Le commerce de produits de la mer est tourné vers les marchés internationaux, les montants des tonnages importés se rapprochant du niveau de la production nationale. Le transport de produits de la mer est dominé par la route, avec une filière très concentrée dont la principale entreprise est Tradimar<sup>1</sup>.

**Une filière fortement déterminée par l'organisation communautaire de la pêche**

Le secteur français de la pêche est en pleine restructuration et les crises persistantes, qui entraînent les graves incidents de Rennes du 4 février 1994, ont montré les faiblesses des structures actuelles de la filière française : flottille en surcapacité et endettement trop élevé, forte concurrence des produits importés...

Comme pour tous les membres de l'Union européenne, la filière française de la pêche est soumise à la politique commune de la pêche (PCP) qui a permis de mettre en place une organisation commune des marchés et une politique des structures afin de moderniser le secteur. Cette politique, traduite par la loi du 5 novembre 1997, prévoit notamment la protection des ressources marines, le passage d'une pêche artisanale à l'industrialisation de la profession...

Les régimes d'échanges avec les pays tiers s'appuient sur des accords du GATT et de l'OMC (Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce/Organisation mondiale du commerce) qui mettent en place trois instruments de réglementation : l'instauration du tarif douanier commun (dont l'étendue ne couvre qu'un tiers des importations communautaires), des prix de référence des produits de la pêche et une clause de sauvegarde en cas de déstabilisation du marché européen des échanges avec les pays tiers.

Le secteur de la pêche bénéficie également d'importantes subventions communautaires et nationales (modernisation de la flotte, amélioration des équipements des ports...) ; elles sont évaluées à 954 millions d'écus dont 233 millions venant des instruments financiers d'orientation de la pêche (IFOP), 175 millions d'un financement public national et 546 millions de financements privés.

**La place importante des échanges internationaux**

Le secteur de la pêche et de l'aquaculture représente 8,8 milliards de francs de chiffres d'affaires en 1996 pour 830 000 tonnes produites. La France est ainsi en troisième position, au niveau européen en tonnage débarqué, derrière l'Espagne (1,3 million de tonnes) et le Royaume-Uni (900 000 tonnes).

La demande intérieure croissant plus rapidement que la production intérieure, les importations sont en croissance sur le long terme : en 1995, les importations représentaient 740 milliers de tonnes contre une production intérieure de 829 milliers de tonnes.

Ces importations sont fortement concentrées sur quelques espèces puisque 50% de la valeur des importations sont des achats de crevettes, de saumons, de cabillauds et de thons. Les pays d'origine des importations françaises sont majoritairement extra-communautaires, en particulier la Norvège (10,5% des achats en valeur), échanges en pleine progression avec une augmentation de 9% entre 1994 et 1995.

<sup>1</sup> L'auteur renvoie à l'étude d'Antoine Artous : « Stratégies des opérateurs du transport et de la logistique du froid ».

## LOGISTIQUE

Les exportations représentent 60% en tonnages des produits de la pêche avec comme principale espèce exportée le thon (vendu principalement congelé pour l'industrie) qui représente à lui seul un quart des ventes. Les espèces destinées à l'exportation souffrent d'une baisse des prix, contribuant à la détérioration de la balance commerciale. Les ventes sont réparties en majorité sur cinq zones : l'Espagne (26%), l'Italie (15%), l'Allemagne (11%), le Bénélux (9%) et la Côte d'Ivoire (6%).

Ce sont les importations qui ont le plus pâti de la crise de 1993 avec une chute de 21%. Les exportations subissaient déjà une baisse depuis 1990, conséquence de la baisse de la production nationale ; ainsi entre 1990 et 1993 la diminution ne fut que de 13%. Tous modes de transport confondus, après la crise de 1993, aussi bien les importations que les exportations sont à nouveau en hausse.

### **Des métiers diversifiés**

La filière des produits de la mer réunit, en 1995, 100 000 emplois pour la pêche, 17 500 emplois directs (marins embarqués) et 60 000 emplois dans le mareyage, la transformation, le transport et la distribution ; la conchyliculture emploie 14 000 personnes et environ 12 000 emplois saisonniers. Considéré comme le point faible du secteur, le mareyage a dû faire face à de fortes mutations avec le développement de la grande distribution et la nécessité de mise aux normes européennes pour la vente ; cette restructuration a fait chuter le nombre de mareyeurs de 1176 en 1983 à 468 en 1994. Les mareyeurs traitent 90% de la pêche fraîche mais leur avenir reste sombre.

Les entreprises de commerce de gros sont situées, en majorité sur les marchés d'intérêt national de Rungis, Marseille, Bordeaux, Rouen, Nantes, Lyon et Toulouse. Les circuits de détail se composent de 4 500 poissonneries et 42 000 rayons de marée dans les grandes et moyennes surfaces.

L'industrie de transformation des produits de la mer concerne en 1995, 167 entreprises, employant 13 537 personnes pour un chiffre d'affaire de 17 milliards de francs. La conserverie produit 112 860 tonnes en 1995, dont 53% par trois entreprises : Saupiquet, Paulet, Pêche et Froid. Le surgelé reste l'industrie dominante avec 143 000 tonnes et trois principaux producteurs : Findus, Davigel et Gelmer.

### **Transport et organisation logistique**

La part des produits de la mer dans le transport national de marchandises est assez faible avec moins de deux millions de tonnes transportées et 500 millions de tonnes-kilomètres pour l'année 1996, soit 0,2% de l'ensemble des tonnes-kilomètres totales et 1,5% des tonnes-kilomètres concernant les denrées alimentaires (y compris fourrages).

De plus, la production des produits de la mer est très fluctuante et, par conséquent, son transport subit les contrecoups des plus ou moins bonnes années de pêche.

En raison de la nature même du produit, les zones de provenance sont principalement les zones portuaires, telles que le Pas-de-Calais et la Bretagne (respectivement 29% et 15% des tonnages en 1996), les principaux ports étant Concarneau et Lorient (respectivement 28,7 et 29,6 milliers de tonnes de poissons débarquées en 1996) pour la Bretagne et Boulogne pour le Pas-de-Calais (58 000 tonnes débarquées en 1996). Ce sont aussi les deux premières zones de destination des produits de la mer, étant à la fois les principales zones de production et de transformation. Les régions Rhône-Alpes et Ile-de-France constituent une plaque tournante avec les plates-formes logistiques de Lyon (en particulier tournée vers les échanges avec l'Italie, la Suisse et l'Espagne) et Rungis.

### **La part prépondérante de la route**

A l'intérieur du marché du transport terrestre des produits de la mer, la part de la route est quasi-hégémonique en transport national et prépondérante à l'international. Cette préférence pour la route a plusieurs explications : la nature périssable du produit, une logistique de plus en plus sophistiquée et un système de flux très tendus. L'enquête permanente sur le transport routier de marchandises montre que le chargement moyen est passé de 5,2 tonnes en 1990 à 6 tonnes en 1995, à la suite de gains de productivité et de la concentration des opérateurs.

## LOGISTIQUE

Selon les sources douanières, la part de la route dans les échanges internationaux représente 51% des tonnages exportés et 50% des tonnages importés en 1996, le transport maritime acheminant 46% des importations et des exportations. A l'importation (voir tableau 1), les échanges par route se font principalement avec la Norvège (31% des tonnages en 1996), le Danemark et le Bénélux (16%) et la péninsule ibérique (13%). L'évolution des échanges avec ces pays est contrastée : pour les trois derniers, les importations sont en progression (en particulier avec l'Espagne, qui a bénéficié de son entrée dans la Communauté), les importations norvégiennes semblent subir les contrecoups de la révision de la PCP intervenue en 1991.

Pour les exportations (voir tableau 1), les échanges par la route s'effectuent surtout avec la péninsule ibérique (37% des tonnages exportés en 1996), le Bénélux (36%) et l'Italie (16%). Les échanges avec ce dernier pays sont en forte baisse depuis 1990 (-46%).

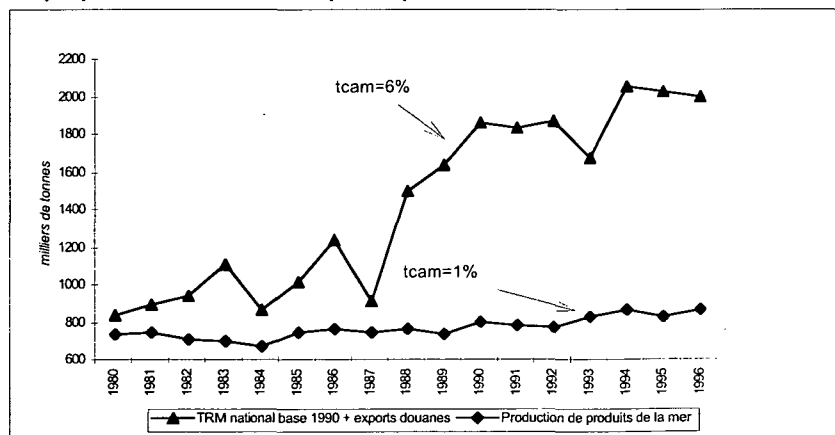
**Tableau 1 : Echanges des produits de la mer par route entre la France et ses principaux partenaires**

Pays	1990		1996		Solde des valeurs en milliers de francs	
	Import en tonnes	Export en tonnes	Import en tonnes	Export en tonnes	1990	1996
Allemagne	10 729	10 283	13 822	8 783	106 017	67 548
Autriche	2	338	2	708	5 365	21 820
Benelux	46 118	23 723	51 987	63 444	-458 799	-634 160
Danemark	45 246	973	49 559	1 236	-942 631	-835 490
Norvège	106 690	196	99 763	51	-2 523 620	-1 934 433
Grèce	993	615	883	1 016	-31 607	-5 711
Italie	12 808	51 487	18 575	27 932	1 223 083	499 654
Espagne	20 548	63 411	40 458	64 361	1 282 944	665 010
Finlande	2 268	107	4 429	946	-32 469	-45 989
<b>Total</b>	<b>245 402</b>	<b>151 133</b>	<b>279 478</b>	<b>168 477</b>	<b>-1 371 717</b>	<b>-2 201 751</b>

### Le rôle croissant des plates-formes logistiques

Les tonnages transportés représentent aujourd'hui près du double des tonnages produits alors qu'ils étaient du même ordre de grandeur en 1980 (voir graphique 1). Cela signifie que les marchandises font en moyenne l'objet de deux chargements/déchargements au lieu d'un. Le passage par une plate-forme logistique s'est largement répandu à la fin des années quatre-vingt mais cette évolution semble arriver à son terme, car la nature même du produit (fortement périssable et posant des problèmes d'odeur) ne permet pas de stockage de longue durée, ni de multiples trajets. Ce système nécessite une logistique sophistiquée (palettes triées par fournisseur, étiquettes apparentes) d'où la place des prestations sur plates-formes qui n'existaient pas dans le passé. Ainsi, un client de Genève reçoit de l'entreprise Tradimar, via la plate-forme de Lyon, chaque matin à 8h00, 200 kg de produits de la mer venant de Bilbao, 50 kg de Saint-Jean-de-Luz, 200 kg de Concarneau, 50 kg de Cherbourg, 500 kg de Boulogne, une tonne d'Aberdeen, une tonne de Norvège... Tous ces produits convergent par camions sur la plate-forme de Lyon qui livre ensuite des produits arrivant de toute l'Europe.

**Graphique 1 : Production et transport de produits de la mer**



tcam : taux de croissance annuel moyen entre 1980 et 1996

Source : Ministère de l'agriculture et de la pêche pour la production, base SITRA-M pour le transport

### **Le transport routier des produits de la mer : un secteur concentré et spécialisé**

Actuellement le segment de la marée est l'un des plus concentrés dans le transport du froid avec un acteur dominant : la société Tradimar annonce détenir, en 1997, 40% du marché du transport routier des produits de la mer, compte propre inclus (voir l'encadré ci-dessous). La filière se compose aussi d'une quinzaine de PME dont la taille varie entre 15 et 80 véhicules mais chaque ligne couverte reste très concurrentielle. De plus l'affectation exclusive des camions à ce produit, (l'odeur imprégnant définitivement le véhicule) oblige à une spécialisation définitive des petites entreprises et, par conséquent, les expose à un risque plus grand de défaillance.

L'évolution du transport routier des produits de la mer est très liée à l'histoire du secteur. Si, dans les années cinquante et soixante, le nombre d'entreprises avoisinait la cinquantaine, seule une vingtaine subsiste dans les années quatre-vingt, à la suite de restructurations et d'absorptions. Les conditions d'approvisionnement font le jeu des grands groupes par rapport aux petits transporteurs ; en effet, les zones traditionnelles françaises de pêche ne suffisent plus à alimenter le marché intérieur, le poisson doit être recherché dans le nord de l'Europe (Norvège).

En outre, la position de plus en plus importante prise par la grande distribution remet en cause les avantages dus aux liens historiques entre certains transporteurs et mareyeurs. Dorénavant, les ordres d'expéditions transitent par les centrales d'achats. Ainsi les transporteurs sont-ils passés de la messagerie à une activité de groupage. Les flux sont massifiés vers des plates-formes puis redistribués pour desservir le client final, les fenêtres de livraison se situant souvent entre 5h30 et 8h00 le matin.

D'après Patrick Grenet, PDG de Tradimar, l'essentiel de la concurrence du pavillon étranger viendrait de Hollande et de la Scandinavie, avec des opérateurs danois ou norvégiens dont les flottes peuvent atteindre 200 ou 400 camions. Elles ne seraient cependant pas capables de faire de la livraison fine. Les trafics internationaux sont aussi conditionnés par des zones d'influence liées à des habitudes de consommation. La partie de l'Europe située au nord d'une ligne Angleterre/Italie est traditionnellement influencée par la Scandinavie et ses opérateurs, les français se positionnant plutôt sur l'Europe du Sud.

#### **RÉSEAU TRADIMAR**

Structuré sous forme d'une confédération de PME, le groupe Tradimar a réalisé un chiffre d'affaires de 774 millions de francs en 1996 (21 millions de francs de résultat net) et de 832 millions de francs (11 millions de francs de résultat net) en 1997. Il dispose de 40 plates-formes, dont 43 260 m<sup>2</sup> de surface en froid positive et 40 490 m<sup>3</sup> de chambres froides négatives, d'une flotte de 400 véhicules, dont 240 en propre et de 1 200 collaborateurs. 65 % du chiffre d'affaires est réalisé dans le transport et 35 % dans la logistique (stockage, prestations sur plates-formes). Tradimar est composé de 17 filiales.

L'activité internationale représente 25 % du chiffre d'affaires. Le groupe dispose d'implantations au Danemark (STS, un site), en Grande-Bretagne (Frigecosse et Seagull, quatre sites), en Espagne (Logipesca et Tomsa, trois sites) et en Italie (TFC, un site).

La logistique internationale des produits de la mer et autres produits agro-alimentaires représente 75 % du chiffre d'affaires, la restauration hors foyer 15 %, l'affrètement 5 % et les prestations informatiques (développées par la filiale Axe Information) 5 %.

Les produits de la mer représentent 65 % du chiffre d'affaires (50 % en volume), les surgelés 14 %, les fruits et légumes 12 % et les multiproduits pour la restauration hors foyer 9 %.

La clientèle issue de la grande distribution représente 35 % du chiffre d'affaires en France (25 % du chiffre d'affaires global). Les autres clients sont les mareyeurs, les producteurs, les grossistes et la restauration hors foyer. Dans l'Hexagone, 50 % des flux sont destinés à des plates-formes de la grande distribution.

Tradimar pense détenir 40 % du marché de la logistique des produits de la mer en France (compte propre inclus) et moins de 10 % en Europe.

#### **Bibliographie :**

- Base de données SITRAM.
- Base de données et documentation provenant du site internet du ministère de l'agriculture et de la pêche.
- « Résumé des interventions structurelles en faveur de la pêche », IFOP, site internet de l'OCDE.
- « Politique de l'Union Européenne », site internet de l'OCDE.
- « Stratégies des opérateurs du transport et de la logistique du froid », Antoine Artous, collection des études du SES.
- « Les industries agro-alimentaires », Les Echos Etudes, 1996. ■