

## TRANSPORTS ET LOGISTIQUE DE FRANCE

ALEXANDRE RABUSSEAU

# “3 mois de stocks stratégiques aux frais des entreprises et consommateurs”

Alexandre Rabusseau, président de Transports et Logistique de France (TLF), porte sur la situation réunionnaise “un regard persan”, qui met en exergue les défauts d'un système que ni l'État ni les politiques n'acceptent de prendre réellement en compte.



Alexandre Rabusseau, président de Transports et Logistique de France.

Pour M. Rabusseau, qui est entre autres responsable aux manettes de Holdtrans, l'un des 5 plus importants transitaires indépendants de La Réunion, le constat est simple. MSC, Maersk, CMA CGM, contournent l'Afrique et perdent de 10 à 15 jours de “routing”, ce qui est lourd pour les importateurs et agents “contraints de compenser ces deux semaines de délai supplémentaires dans la rotation des marchandises... quand précédemment la baisse progressive des délais de rotation-stocks permettait de travailler quasiment en flux tendu”.

M. Rabusseau explique donc

que ces surcharges logistiques affectent les coûts de revient, référencés à l'unité.

Il souligne aussi que le consommateur en reste au prix référencé en magasin, sans savoir la vérité des prix. Or au coût d'achat initial de 70 à 80% des importations consommées, s'ajoutent des intermédiaires qui prennent leurs marges successives pour payer leur travail...

C'est sur l'ensemble de ces coûts produits et logistiques - dont le montant excessif des frais de débarquement, jusqu'à 600 euros pour un 40 pieds - que portent octroi de mer et TVA résiduelle, exception faite des produits de

première nécessité...

Alexandre Rabusseau remarque que l'État demande aux importateurs et aux enseignes d'intégrer “jusqu'à trois mois de stock stratégique dans leur chaîne d'approvisionnement”, pour éviter les ruptures en cas de crise, mais qu'il n'informe en rien la population de la charge portée par les entreprises et les Réunionnais.

Or à la constitution de stocks correspond un triple coût d'immobilisation, en capital, gestion, et entrepôt. L'État ne compense en rien ces surcoûts assumés par les entreprises... idem pour le Bouclier Qualité Prix négocié tous les ans avec les acteurs économiques

locaux, qui y sont de leur poche, sans contrepartie, sinon morale.

## Il n'existe pas de stratégie nationale de sécurisation des approvisionnements alimentaires

Pour le président de TLF “ce défaut de pédagogie a des conséquences tant sociales que politiques” car l'éloignement géographique induit un surcoût incompressible de 20% à l'importation supporté à 100% par le privé et les administrés-consommateurs. Et à ce surcoût s'ajoute

l'octroi, dont le montant flambe proportionnellement aux taux de fret, sans qu'intervienne la moindre péréquation. Le financement des stocks tampons laissé à la charge du privé, participe donc pour beaucoup à la “vie chère”. Quid de la solidarité nationale? Selon la Cour des comptes, il n'existe pas en France de stratégie nationale formalisée de sécurisation des approvisionnements alimentaires, ni de service consacré à la prise en compte du financement des stocks, ce qui entretient ou aggrave les déséquilibres entre la France métropolitaine et les territoires ultramarins qui sont les plus vulnérables au risque de rupture et de pénurie.

## FRAIS IMPORT

## Quand le “Food service” devient un art

Il entre un peu de magie dans la supply chain, ainsi voit-on un grossiste et distributeur alimentaire, animer depuis 30 ans une véritable corne d'abondance B2B, au profit des cafés, hôtels, restaurants... La gastronomie réunionnaise en profite pour métisser sa créativité en bénéficiant des meilleurs produits sourcés directement auprès des producteurs, en France et en Europe, mais aussi en Asie et en Afrique...

Alors évidemment, si magie est synonyme d'émerveillement, par la grâce de délices frais, voire ultra-frais, provenant des quatre saisons du monde, il faut bien admettre que les miracles n'existent pas en matière de fret, seule une supply chain intégralement contrôlée, au sourcing opéré au plus près des fournisseurs - plus de 300 majoritairement français - avec une logistique millimétrée, permet d'amener en temps et en heure les commandes des professionnels qui bénéficieront de ces marchandises... Le riz de Thaïlande, par exemple, est acheté directement à la riziculture et délivré chez les 1300 clients de la maison.

Depuis le contournement de l'Afrique par le Cap de Bonne Espérance, explique le service achat, l'allongement des délais de transit prolongés de 15 à 22 jours, retarde notamment l'arrivée du

réfrigéré qui supporte tant bien que mal ce dépassement en mer, ce qui implique un recours au fret aérien, afin de préserver la qualité de certains produits sensibles...

“Or à La Réunion, le fret aérien est souvent saturé, notamment certains jours, en raison du manque d'avions cargo. La capacité de transport est alors contrainte par l'espace disponible en soute des avions commerciaux, où doivent cohabiter les bagages des passagers, le fret général (général cargo) et les produits périssables. Dans ces avions, une dizaine de soutes (environ 10 m<sup>3</sup> chacune) sont généralement réservées à ce fret. La répartition entre le général cargo et le périssable varie fortement selon les jours. Par exemple, les mardis et mercredis au départ de Paris, jusqu'à 80% de cet espace peut être alloué aux produits périssables, réduisant d'autant la place disponible pour les autres types de marchandises.” Et comme de

bien entendu, ce qui est rare est cher... Quant à la concurrence aérienne elle est fatalement limitée par le contexte franco-français. Dans cette logique, et en tant qu'acteur économique impliqué sur son territoire, l'entreprise privilégie un sourcing responsable, conciliant exigences logistiques et engagement en faveur des entreprises réunionnaises.

### Frais Import cultive l'excellence

Pour appuyer le constat, il est vrai qu'Air France a abandonné le service cargo sur La Réunion pour le redéployer sur des lignes où le retour ne se fait pas à vide. Lors de la crise COVID, l'avion-cargo est allé sur le continent chinois pour se réapprovisionner en masques chirurgicaux et il n'a plus jamais été redéployé sur l'île. Autre aspect lié à la situation des DROM, le coût des importations



Réception de marchandises en zone “frais” en stockage à température dirigée, entre 2 et 4° positifs...

est frappé par les taxes d'octroi de mer aux taux exotiques...

Nonobstant obstacles et complications, Frais Import, installé dans le Sud de l'île, est une entreprise proactive et performante, qui emploie une quarantaine de salariés, tourne 6 jours sur 7, prend des commandes en ligne ou par téléphone jusqu'à 22h, offre plus de 5 000 références,

livre à J+1 sur l'ensemble de La Réunion, à J+3 pour l'ultra-frais aérien. Un grand nombre de camions parcourt les routes de La Réunion, afin de livrer les hôtels, cafés, bars, restaurants, snacks de l'île en température sec et dirigée. En sus de bons produits, Frais Import cultive l'excellence, et se démarque en étant le 1er acteur privé des DROM labellisé RFAR,

pour Relations Fournisseurs et Achats Responsables. Un label qui est adossé au référentiel ISO 20400 appliqué aux achats responsables ; sous couvert d'une économie circulaire et de circuits courts - ce qui a du sens pour un importateur - l'émulation en matière de RSE... et une éthique dans les relations fournisseurs.