

Dossier Thématique

Alimentation de Qualité pour Tous



agenda 2030
by aiVP

Depuis 30 ans, l'AIVP accompagne les villes portuaires pour les guider vers un avenir plus résilient, plus concerté et plus durable.

En 2018, l'AIVP a lancé le Agenda AIVP 2030, la 1ère initiative mondiale qui adapte les 17 Objectifs de Développement Durable (ODD) des Nations Unies au contexte spécifique des relations ville-port. Ce document, élaboré conjointement avec les membres de l'AIVP lors de la Conférence de Québec, fixe 10 objectifs pour 2030.

En février 2020, l'AIVP a signé un accord avec ONU-Habitat pour diffuser les bonnes pratiques liées à cet agenda.

Dans ce dernier dossier, nous nous concentrons sur la "Alimentation de Qualité pour Tous". Nous vous souhaitons une bonne lecture!

Sommaire

Qu'est-ce que l'Agenda AIVP 2030?	04
Quel est l'objectif "Alimentation de Qualité pour Tous" de l'Agenda AIVP 2030?	05
Introduction	06
CEMAS (Valence) : coopérer et partager les expériences pour une alimentation toujours plus durable	09
Encourager des relations Ville Port positives grâce à l'initiative « Blue Ports »	15
Port d'Anvers : innover ! un même mot d'ordre pour une alimentation ou une agriculture de qualité	21
Port Saint John (Canada) : une alimentation de qualité pour ses citoyens	27
Seafrigo : spécialiste dans la chaîne du froid	32

Qu'est-ce que l'Agenda AIVP 2030?

L'Agenda accompagne les acteurs des villes portuaires pour orienter leurs actions et leurs projets vers des relations durables Ville Port.

Les villes portuaires étant souvent en première ligne, elles subissent les conséquences les plus graves du changement climatique (submersions, inondations, ouragans, etc.), mais elles sont aussi les mieux placées pour expérimenter des solutions innovantes sur les 10 objectifs suivants:

- 1. L'adaptation au changement climatique**
- 2. La transition énergétique et économie circulaire**
- 3. La mobilité durable**
- 4. La gouvernance renouvelée**
- 5. Investir dans le capital humain des villes portuaires**
- 6. La culture et identité portuaires**
- 7. L'alimentation de qualité pour tous**
- 8. L'interface ville port**
- 9. La santé et qualité de vie**
- 10. Protéger la biodiversité**

Découvrez l'Agenda AIVP 2030

Qu'est-ce que l'objectif "Alimentation de Qualité pour Tous" de l'Agenda AIVP 2030?

Faire des villes portuaires des acteurs majeurs dans le défi d'une alimentation suffisante et de qualité pour tous en :

- 1.** Développant les systèmes intelligents de suivi et de contrôle des ressources alimentaires tout au long de la chaîne logistique.
- 2.** Luttant contre le gaspillage alimentaire par l'amélioration des moyens de stockage tant à l'export qu'à l'import des marchandises périssables.
- 3.** Favorisant le commerce équitable, et celui des productions biologiques et des productions locales par une politique commerciale adaptée.
- 4.** Renforcer les zones portuaires dédiées à la pêche commerciale et encourager les projets de recherche novateurs sur l'alimentation sur le territoire de la ville portuaire.

Plus de détails sur **cet objectif**

Introduction

L'équipe AIVP

Comment garantir une alimentation de qualité pour tous dans les villes portuaires ?

Se nourrir est un besoin humain fondamental. Or, l'insécurité alimentaire s'est progressivement aggravée au cours de la dernière décennie. La crise du Covid-19 et la guerre en Ukraine ont perturbé la chaîne d'approvisionnement alimentaire mondiale, entraînant la « pire crise alimentaire depuis la Seconde Guerre mondiale » selon le Secrétaire général de l'ONU. Si les pays en développement sont les plus touchés, les pays développés font face à une envolée des prix depuis le second semestre 2020.

Les villes portuaires, les ports et les autres acteurs clés du secteur maritime sont particulièrement bien placés pour répondre à cet enjeu et permettre à chacun d'avoir accès à une alimentation suffisante et de qualité. Les villes portuaires réunissent l'ensemble des acteurs locaux qui interviennent dans la chaîne alimentaire – pêcheurs, aquaculteurs, petits producteurs, transporteurs, tous se côtoient au sein des villes portuaires. La coopération peut améliorer l'efficacité de la chaîne alimentaire et ouvrir la voie à l'innovation. Les villes et les ports peuvent aussi orienter leurs politiques commerciales et créer des plateformes alimentaires dans l'objectif de promouvoir le commerce équitable et l'agriculture biologique locale.

Par ailleurs, dans un monde où les consommateurs sont habitués à acquérir des produits alimentaires diversifiés, les villes portuaires sont les maillons d'une vaste chaîne alimentaire internationale qui ne peut fonctionner sans coopération renforcée aux niveaux régional, national et international. L'acheminement et la livraison de produits alimentaires sains requiert la collaboration de tous les acteurs. Les mécanismes de suivi et les infrastructures de stockage doivent être améliorés. Produire des aliments en quantité suffisante pour tous pour atteindre l'ODD 2 des Nations Unies, éliminer la faim dans le monde d'ici à 2030, passe par davantage de coopération.

Les membres de l'AIVP partagent leurs connaissances

Les denrées alimentaires sont sans doute les marchandises les plus visibles et les plus précieuses qui transitent par les ports à destination de la population. L'AIVP s'est adressée à des adhérents ainsi qu'à un intervenant extérieur afin qu'ils nous expliquent comment garantir la qualité des relations qui unissent les différents acteurs de la chaîne alimentaire et comment acheminer ce type de marchandise dans les meilleures conditions. Les interviews réalisées se rapportent toutes à l'objectif N°7 de l'Agenda 2030 « Alimentation de qualité pour tous ».

Pour garantir une bonne coopération tout au long de la chaîne alimentaire et en améliorer l'efficacité, un dialogue doit être engagé entre les différents acteurs et la population. Dans son interview, **Vicente Domingo**, directeur du **CEMAS** (Centre mondial pour une alimentation urbaine durable de Valence), évoque l'importance du partage des connaissances et de la communication sur les actions menées en faveur d'une alimentation durable. Il souligne, en s'appuyant sur des exemples de bonnes pratiques mises en œuvre à Copenhague (Danemark), à Tunis (Tunisie) et à Barcelone (Espagne), l'importance d'ouvrir le débat aux citoyens afin de faciliter le repérage des initiatives qui permettent d'améliorer la production des denrées alimentaires.

Pour des relations Ville Port positives, **Jose Estors Carballo** nous présente, dans son article, l'initiative « Blue Ports » de la **FAO**. Une initiative qui s'efforce de contribuer à la sécurité alimentaire par la préservation des ressources naturelles et le renforcement des chaînes de valeur, et qui encourage les villes à impliquer les ports de pêche dans les discussions stratégiques sur l'économie bleue, afin que celle-ci profite à tous.

Dans la chaîne alimentaire mondiale, les ports sont d'importants relais pour les importations, les exportations et le stockage des marchandises. Dans l'interview qui leur est consacré, **Ingrid Vanstreels**, conseillère en développement commercial, et **Dorien Van Cauteren**, experte environnementale, expliquent pourquoi le **Port d'Anvers** (Belgique) peut être considéré comme un port innovant en matière de denrées périssables. La place portuaire, qui accueille entreprises spécialisées et transitaires expérimentés, soutient également l'innovation agricole : en 2020, le port d'Anvers a créé un fonds pour trouver des solutions qui renforcent les synergies entre le port et l'agriculture.

De la même manière, **Port Saint John** (Canada) se présente comme un acteur majeur de la chaîne d'approvisionnement alimentaire. **Paula Copeland**, directrice du service Mobilisation et durabilité, souligne l'importance du secteur alimentaire pour Port Saint John. Une filière avec qui le port a su établir de solides partenariats et autour de laquelle il organise des actions de soutien à la communauté locale (banques alimentaires, donations aux écoles). La chaîne du froid est par ailleurs un élément qui pèse lourd dans l'économie de Port Saint John.

Jouant un rôle essentiel dans la chaîne alimentaire, la chaîne du froid permet de préserver la qualité des marchandises transportées dans le monde entier. **Stéphane Desseigne**, directeur Projets et développement de **Seafrigo**, nous explique de quelle façon une chaîne du froid internationale efficace peut permettre de résoudre les complexités liées à l'évolution de la demande et aux différentes réglementations nationales. Il nous apprend aussi comment rendre la chaîne du froid plus durable pour ainsi réduire son empreinte écologique.

Contribuer à l'effort collectif de lutte contre l'insécurité alimentaire en encourageant les échanges d'idées et de bonnes pratiques à l'échelle mondiale, telle est la mission que s'est fixée l'AIVP.

Bonne lecture !

CEMAS (Valence) : coopérer et partager les expériences pour une alimentation toujours plus durable

Interview par José Sanchez



Vicente Domingo, Directeur du CEMAS

Le Centre Mondial de Valence pour une Alimentation Urbaine Durable – CEMAS a été inauguré en 2018. C'est une initiative de la Ville de Valence qui avait notamment signé un MOU avec l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) dès 2016. Les objectifs principaux du CEMAS sont la mise en valeur des multiples initiatives en faveur d'une alimentation urbaine durable dans les villes du monde, la sensibilisation aux questions liées à l'alimentation, le changement climatique et les systèmes alimentaires locaux durables, et la diffusion des bonnes pratiques en la matière. Des objectifs qui se croisent donc avec ceux de l'engagement 07 de l'Agenda AIVP 2030 en faveur d'une « Alimentation de qualité pour tous ».

Un entretien avec **Vicente Domingo**, Directeur du CEMAS

AIVP | Partager les connaissances et repérer les bonnes initiatives, c'est aussi l'une des raisons d'être de l'AIVP. Pouvez-vous nous résumer de quelles manières vous gérez ce partage des connaissances ?

Vicente Domingo, Directeur du CEMAS | Le CEMAS est une structure essentiellement basée sur le concept de la communication au sens large, ce qui suppose un travail d'information du public, la prise en compte de l'opinion publique mais aussi une mise en relation avec les centres de connaissances, les villes et deux secteurs qui, selon moi, sont particulièrement actifs : les réseaux de villes et la société civile.

Comme à l'AIVP, lorsqu'il existe un objectif commun clairement défini, un point de convergence, alors se mettent en place des actions de collaboration, un exemple manifeste de partenariat gagnant-gagnant. Nous répartissons la grande quantité de connaissances qui nous parviennent en 34 catégories. Marchés publics, gaspillage alimentaire, changement climatique, égalité des sexes, relations entre villes et campagnes, Big Data, c'est-à-dire des champs d'action ou des stratégies qui nous servent d'idées porteuses certainement appelées à occuper une place dans d'autres catégories parmi les 34 au cours du processus. Nous venons justement d'entamer les premières démarches pour lancer un modèle de localisation de contenus allant dans ce sens.

L'information et avant tout les connaissances se valorisent à mesure qu'on les enrichit de nouveaux apports et de nouvelles expériences qui viennent valider ou améliorer les concepts. Je veux dire par là que si le fait de repérer et répertorier des articles, des expériences, des pratiques, etc., présente déjà un intérêt, le processus qui consiste à les mettre à disposition de tous ceux que les systèmes alimentaires urbains durables intéressent pour qu'ils les développent, les mettent en œuvre et les partagent, en présente encore plus. Naît ainsi une dynamique de rétroaction positive qui confirme notre raison d'être et notre utilité, non seulement pour les villes mais aussi pour la FAO et tous les centres de recherche qui travaillent autour de ces questions.

Nous faisons un usage permanent de toute sorte de réseaux. Presque partout dans le monde, le citoyen lambda accède quotidiennement à des dizaines de réseaux. Les espaces de connaissances sont des plateformes qui en soi permettent un accès inédit à l'information et aux connaissances ; mais ce phénomène en induit un autre, de plus grande ampleur encore, la possibilité de diffuser, de gérer et de mettre en application ces informations partout dans le monde quasiment en temps réel. Est-ce que cela ne relève pas du miracle ? Je suis né en 1966, je travaille dans l'information publique depuis l'âge de 18 ans et les outils actuels ne cessent de me surprendre. Certaines techniques me font penser aux romans de Jules Verne !



Jardins urbains © Philippe Halle – CEMAS

AIVP | Valoriser les initiatives, mais aussi sensibiliser : nous retrouvons là à nouveau une orientation commune avec l'AIVP. Chez nous cela se traduit notamment par un guide de bonnes pratiques en matière de relations Ville Port, ou encore par notre soutien aux initiatives « Port Center » en direction du citoyen. Qu'en est-il au CEMAS ? Quels sont vos outils de sensibilisation des citoyens ?

Vicente Domingo, Directeur du CEMAS | Le CEMAS est une structure très jeune. Après son lancement en juillet 2019, presque toutes les activités prévues en présentiel ont dû être annulées à cause de la Covid. Nous avons heureusement pu poursuivre certaines publications et participer à des rencontres en ligne réunissant des réseaux de villes, des administrations publiques et des agences de l'ONU, mais naturellement, comme à l'AIVP j'imagine, nous étions loin de la dynamique attendue. Néanmoins, nous avons quand même pu participer à des campagnes locales visant à promouvoir la consommation de produits locaux et de saison, et nous avons constaté que des actions adressées directement au citoyen avaient été menées.

Par ailleurs, notre bulletin d'information reprend des initiatives et des démarches pour la plupart reproductibles dans n'importe quel espace urbain. Disons qu'à défaut d'actions plus spécifiques organisées en présentiel et à défaut de pouvoir se rendre physiquement sur les sites exemplaires, les réseaux sociaux, les publications numériques et l'échange de connaissances lors des événements virtuels sont venus compenser dans la mesure du possible l'impossibilité d'utiliser ce levier d'influence. Heureusement, et même s'il faudra rester très vigilants, la situation post-Covid, ou du moins post-sixième vague, devrait au cours des prochains mois nous permettre d'interagir de manière plus efficace, et surtout de lancer des outils de diffusion et de sensibilisation plus adaptés à la réalité physique, avec tous ceux qui œuvrent tous les jours pour une alimentation plus saine, plus durable et plus cohérente.



Vue des parcelles agricoles © Gudella – CEMAS

AIVP | Les villes portuaires sont au cœur de l’approvisionnement et de la distribution de l’alimentation. Selon vous quels sont pour elles les principaux défis à relever pour assurer une alimentation durable ?

Vicente Domingo, Directeur du CEMAS | Les villes et l’alimentation humaine et urbaine sont liées par une même histoire. Je vous conseille de lire un livre fantastique : « Ville affamée » de Carolyn Steel. On distingue fondamentalement deux grands types de villes : les « thalassiques », situées en bord de mer, et les « telluriques », situées loin de la mer. Le transport aérien a aujourd’hui réorganisé la logistique mondiale, mais pendant des siècles, les mers et les océans ont été les grandes autoroutes de la distribution. La dynamique identitaire d’une ville de bord de mer repose sur la diversité et le va-et-vient permanent des personnes, des denrées alimentaires et des biens. Il s’agit d’un processus anthropologique et sociologique primordial. Mais ce sont précisément dans ces facteurs de diversité et d’accueil que des structures telles que celle de l’alimentation puisent, paradoxalement, une raison d’être.

Au fil des siècles, les villes portuaires se sont nourries de savoirs et ont appris les recettes pour produire et fabriquer en cohérence des denrées alimentaires. Par exemple, la tomate, grand produit de la conquête du continent américain, est devenue un élément incontournable de la cuisine italienne. On constate donc qu’il y a eu enrichissement et symbiose créative. À l’époque romaine, ou plutôt pré-romaine, étrusque, le blé a donné naissance aux pâtes que l’on a mariées aux tomates pour créer de multiples saveurs et procédés culinaires. Autrement dit, le fait d’être une ville portuaire, paradoxalement, génère des richesses, conforte l’identité et permet de définir clairement ce qui est durable, et ce qui ne l’est pas.

J'ai en tête l'exemple de nombreuses villes qui disposent de systèmes alimentaires sains, qui valorisent le travail des petits producteurs et des exploitations familiales, qui ont mis en place de solides réseaux de marchés locaux pour stimuler la vie sociale et le sentiment d'appartenance, et dont les habitants sont fiers de participer à la vie active. C'est le cas de Montpellier, Naples, Oran, Palerme, Thessalonique, Boston, Algésiras, Londres, Rome, etc.



Valencia, Huerta de Valencia © CEMAS

AIVP | Parmi toutes les initiatives que vous avez repérées, pouvez-vous nous signaler des initiatives particulièrement innovantes menées par des villes portuaires dont pourraient s'inspirer d'autres villes portuaires ?

Vicente Domingo, Directeur du CEMAS | Le système de marchés publics de Copenhague est vraiment exemplaire. Il n'est pas le fruit d'une décision unique. Il relève d'un processus de perfectionnement complexe ayant progressivement intégré des critères destinés à régir la sélection et l'acquisition des denrées alimentaires destinées aux écoles, aux hôpitaux, aux centres pour personnes âgées, etc. Ce modèle, qui intéresse un grand nombre de villes, vise à protéger les petits producteurs ; il indique à quelle période de l'année procéder à certains approvisionnements et explique comment valoriser les déchets alimentaires ; il implique les acteurs sociaux et fait l'objet d'un suivi constant qui permettra encore de l'améliorer. Ce n'est qu'un exemple parmi de nombreux autres. La ville de Tunis est parvenue à mettre des familles de pêcheurs en contact avec des complexes hôteliers, introduisant ainsi les exploitations familiales dans l'univers de l'industrie hôtelière. Barcelone a pris une série de mesures en faveur du développement durable ; elle propose notamment aux visiteurs des expériences immersives dédiées essentiellement à la gastronomie locale. La ville soutient aussi les jeunes créateurs qui s'approvisionnent auprès de petits producteurs situés à moins d'une heure en voiture. D'autres villes ont misé sur le développement d'un système de livraison de proximité en véhicules électriques ou même à vélo. Les initiatives sont variées et en perpétuel renouvellement. Cela montre la détermination avec laquelle les autorités locales du monde entier se sont saisies de ces questions.

Je suis particulièrement heureux de voir la rapidité à laquelle les responsables locaux, les techniciens et même les maires de villes très différentes se sont mis à partager leurs expériences. Souvent ils font part de leurs échecs, ils échangent autour de projets ayant fait l'impasse sur un élément clé du processus de développement ou sur de stratégies qui se sont avérées efficaces et productives. Les choses importantes prennent du temps, il ne faut pas brûler les étapes, surtout en politique. Chaque étape permet d'œuvrer pour le bien commun en créant un champ d'action que, pour diverses raisons, de nombreuses municipalités n'avaient pas encore investi. C'est en train d'évoluer. Les Objectifs de développement durable, des réseaux de villes de plus en plus dynamiques, la vitesse fabuleuse de l'avancée des connaissances sont autant de nouveaux éléments qui dessinent les contours d'une vision porteuse de valeurs, de respect et d'espoir qui porte déjà ses fruits et qui, d'ici quelques années, constituera un modèle approprié pour garantir une bonne qualité de vie à des millions de personnes qui méritent un futur où règnent l'honnêteté et la cohérence.



Fruits cultivés, Valence © CEMAS

Encourager des relations Ville Port positives grâce à l'initiative « Blue Ports »

José Estors Carballo



Jose Estors Carballo
Fishery Officer, équipe chargée
des chaînes de valeur,
Division des pêches et de l'aquaculture
(NFI) de la FAO

L'Initiative « Blue Ports » de l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) permet aux ports de commerce et de pêche de valoriser l'économie bleue et de favoriser le développement durable de leur territoire. La qualité de la relation ville-port est l'un des principaux enjeux auxquels un port doit répondre pour y parvenir. Quels sont les défis pour un port aspirant à devenir « Bleu » et comment y parvenir à travers cette initiative ? **José Estors Carballo (FAO)** nous l'explique ici.

Le cadre stratégique 2022–2031 de la FAO a pour ambition « d'appuyer la réalisation de l'Agenda 2030 par une transformation des systèmes agroalimentaires destinée à les rendre plus efficaces, plus inclusifs, plus résilients et plus durables en vue d'améliorer la production, la nutrition, l'environnement et les conditions de vie, sans laisser personne de côté. »

Les « quatre améliorations » du cadre stratégique reflètent les dimensions économiques, sociales et environnementales interdépendantes des systèmes agroalimentaires. La FAO se sert également de quatre « accélérateurs » transversaux, à savoir la technologie, l'innovation, les données et des compléments (gouvernance, capital humain et institutions) dans toutes ses interventions liées au programme pour obtenir plus rapidement des résultats tout en réduisant au minimum les arbitrages nécessaires.

L'initiative « Blue Ports » répond aux quatre améliorations et quatre accélérateurs de la FAO en appréhendant les ports maritimes comme des pôles de connaissances où se déroulent de nombreuses activités ayant une influence directe sur la vie des gens. Cette approche fait des ports une source de valeurs sur lesquelles appuyer les stratégies opérationnelles de développement local.



Vigo, Espagne © FAO

Jusqu'à présent, le principe de l'économie bleue a été présenté comme une stratégie visant à améliorer le « triple critère de base » des ports de pêche et de commerce, ce qui consiste notamment à préserver l'environnement (par ex. en réduisant la pollution), favoriser les avancées sociales (par ex. le travail décent et équitable) et promouvoir la croissance économique (par ex. en garantissant une rentabilité durable).

La chaîne de valeur de la pêche relève des ports de pêche, les chargeurs, les douanes, les distributeurs, l'industrie de la transformation, les armateurs, la construction navale, etc. Ces activités s'inscrivent à leur tour dans un cadre juridique et réglementaire (par ex. réglementations sanitaires et douanières) et elles sont liées aux questions environnementales, telles que la gestion des ressources marines et/ou de l'empreinte carbone. L'emploi, l'égalité des sexes et la reconnaissance des populations autochtones ont aussi un rôle à jouer.

Les ports sont également intimement liés aux villes qui se trouvent dans leur zone d'influence. De fait, les ports sont souvent une porte d'entrée pour comprendre l'histoire d'une ville et de ses habitants. L'activité économique qu'ils génèrent crée des emplois, stimule le développement des entreprises, fait progresser la technologie et booste l'innovation, de même qu'elle contribue au développement social en renforçant les compétences et les capacités. Parce que les activités portuaires affectent l'environnement, la transition vers une production énergétique plus durable est l'affaire des habitants des villes portuaires.

En 2019, la FAO a organisé une consultation internationale des ports de pêche dans le but de mieux comprendre et mesurer le rôle des ports dans l'aménagement territorial des zones côtières. Le processus s'est déroulé sous la forme de trois ateliers et diverses actions qui ont permis d'identifier la nécessité d'accroître et de partager les connaissances dont on dispose sur la façon de faire des « ports bleus » (par exemple, sur la façon d'optimiser les incidences positives des ports sur l'hinterland). Les représentants de plus de 20 ports du monde ont choisi de se rallier à l'initiative « Blue Ports » dans l'objectif d'améliorer et de diffuser les connaissances concernant le développement durable des ports.



Groupe de travail © FAO



Session plénière © FAO

L'initiative « Blue Ports » s'efforce de contribuer à la réduction de la pauvreté et à la sécurité alimentaire en promouvant une alimentation de qualité, en préservant les ressources naturelles, en renforçant les chaînes de valeur et en encourageant le respect des bonnes pratiques de travail et l'égalité des sexes dans le secteur maritime. L'initiative « Blue Ports » encourage les ports de pêche à intégrer les principes de l'économie bleue dans leurs processus stratégiques et opérationnels et les accompagne en ce sens. Pour devenir « Bleu », un port de pêche doit savoir tirer parti des avantages à moyen et long termes suivants qui lui permettront de devenir un moteur significatif pour le développement local durable :

- une planification stratégique fondée sur l'inclusion, la compétitivité, le verdissement et l'efficacité ;
- des relations avec les parties prenantes renforcées ; les universités, le gouvernement, le secteur privé et la société civile agissant de façon efficace et compétitive pour prendre ensemble les grandes décisions.
- des investissements et des installations qui répondent directement aux demandes des parties prenantes ;
- une innovation encouragée par la captation d'investisseurs potentiels et de nouvelles entreprises ;
- une meilleure participation des parties prenantes, une planification plus efficace et une activité optimisée pour encourager les partenariats public-privé et les projets et investissements qui mobiliseront des fonds ;
- une relation ville-port renforcée grâce à la planification et à la mise en œuvre d'actions conjointes destinées à améliorer la qualité de vie des habitants ;
- un volume d'activité et des revenus accrus.



Vue du Port © FAO, Marshall



Vigo, Espagne © FAO

À la lumière de ce qui précède, l'initiative « Blue Ports » entend, **par l'entremise de ports bleus, favoriser le développement durable des zones côtières**. Les résultats attendus sont les suivants :

- **Résultat 1. Création et exploitation d'un réseau de ports bleus.** Un programme opérationnel, une situation de référence et des orientations seront mis à la disposition des ports de pêche qui ambitionnent de devenir « Bleus ».
- **Résultat 2. Renforcement de la capacité de gestion des ports bleus en tant que pôles d'innovation et de développement durable.** Des ateliers, des séminaires et des formations seront organisés et plusieurs guides seront élaborés.
- **Résultat 3. Outils innovants pour la gestion des connaissances dans les ports de pêche nationaux et internationaux.** Ces outils comprennent une plateforme numérique et un observatoire de données.
- **Résultat 4. Actions et stratégies pour la conception et l'implantation des ports suivant une approche croissance bleue et à travers des activités spécifiques d'assistance technique.**
- **Résultat 5. Mesure de l'impact réel des ports sur l'hinterland.**

Comme indiqué plus haut, la relation ville-port peut constituer un défi majeur pour un port qui aspire à devenir « Bleu ». Un port ne peut prétendre à être durable s'il n'inclut pas la ville dans ses processus de planification stratégique. L'impact du port sur la ville doit être évalué et les activités portuaires doivent tenir compte de leurs répercussions sur la qualité de vie des habitants. L'implication directe des ports dans les politiques de développement des villes est de nature à apaiser les conflits potentiels et à faciliter le déroulement des activités et le développement portuaires.

L'initiative « Blue Ports » va permettre de relever ces défis par l'atteinte des résultats mentionnés ci-dessus. De nombreuses bonnes pratiques ont déjà été identifiées sur la façon d'améliorer les relations ville-port et l'impact des ports sur les villes environnantes. L'échange de bonnes pratiques et de connaissances sur les techniques qui peuvent être utilisées pour mesurer cet impact sont autant d'expériences à partager dans le cadre de cette initiative.

Enfin, nous encourageons tous les ports qui souhaitent devenir « Bleus », et donc durables, à rejoindre l'initiative « Blue Ports ». Les autres structures associées sont invitées à réfléchir à une éventuelle collaboration. Optimiser l'impact positif des ports sur l'hinterland et envisager les ports comme des pôles de connaissances génèrera des retombées positives et permettra de réaliser les « quatre améliorations » de la FAO et, partant, les objectifs de l'Agenda 2030.

Port d'Anvers : innover ! un même mot d'ordre pour une alimentation ou une agriculture de qualité

Interview par José Sanchez



Ingrid Vanstreels, Responsable
du développement du Port d'Anvers



Dorien Van Cauteren, expert en environnement
du Port d'Anvers

Localisation stratégique, partenaires et acteurs portuaires expérimentés, équipements dédiés... le Port d'Anvers bénéficie certes de nombreux atouts pour alimenter en produits alimentaires les consommateurs européens. Il développe aussi des solutions innovantes en partenariat avec la communauté portuaire. C'est cette même volonté d'innovation qui l'a conduit à créer un Fonds d'innovation agricole pour favoriser une coexistence durable entre l'agriculture, la nature et les activités portuaires.

Entretien avec **Ingrid Vanstreels**, Business development advisor, et **Dorien Van Cauteren**, Expert environnement, Port d'Anvers

Le **Port d'Anvers** est un membre actif de l'AIVP depuis 2008

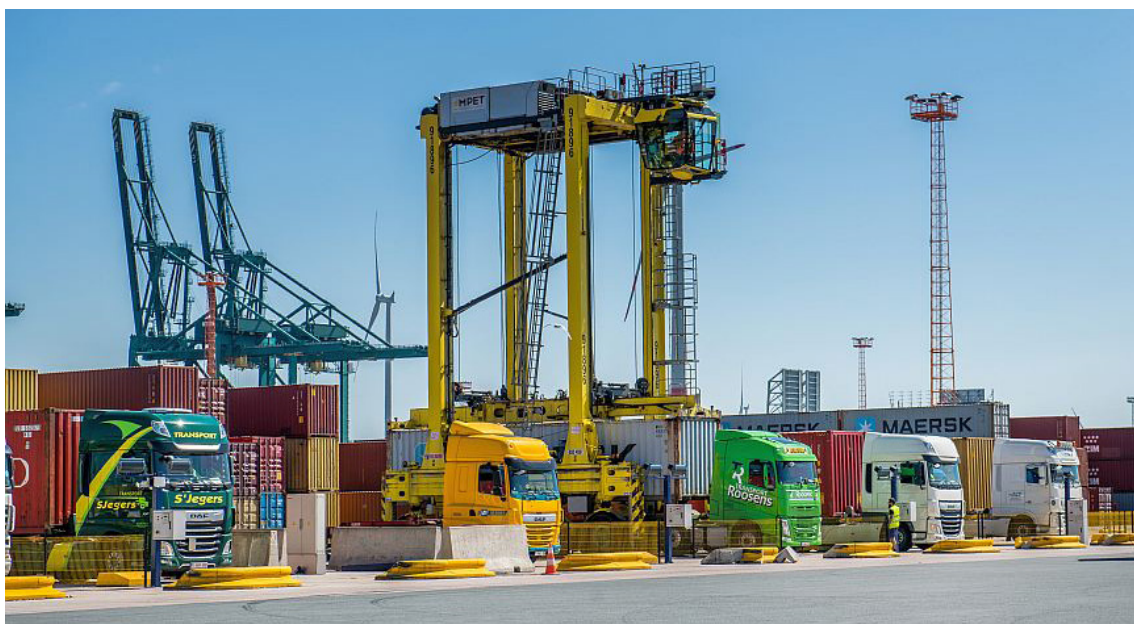
AIVP | En 2019 vous aviez réaffirmé votre ambition de devenir le 1er port en Europe pour les denrées périssables. De fait ce trafic est en croissance ces dernières années à Anvers. Quels sont vos principaux atouts dans ce domaine ?

Ingrid Vanstreels, Business development advisor, Port of Antwerp | Tout d'abord, notre principal avantage est notre localisation stratégique. En tant que port intérieur en eau profonde situé à 80 km à l'intérieur des terres, c'est souvent le port d'Anvers qui se trouve être le plus proche des centres de consommation d'Europe. C'est la raison pour laquelle bon nombre de lignes maritimes régulières font escale au port d'Anvers et la raison pour laquelle nous sommes le premier port d'escale européen pour de nombreuses destinations d'Amérique latine et d'Afrique occidentale. Non seulement nous disposons d'excellentes liaisons outre-mer, mais l'étendue de notre réseau européen d'autoroutes, de voies navigables et de lignes ferroviaires nous permet d'offrir un accès facile à l'hinterland. On peut donc affirmer sans crainte que le Port d'Anvers offre les meilleures options pour passer rapidement du producteur au consommateur.

La capacité d'un port est évidemment proportionnelle à celle des entreprises qui sont installées localement. À Anvers, des entreprises spécialisées installées depuis des années et passionnées par leur métier sont désireuses de partager leur savoir-faire. Elles proposent une vaste gamme de services à valeur ajoutée comme le stockage dans des espaces tempérés et réfrigérés, le contrôle phytosanitaire et le dédouanement des marchandises. En outre, nos prestataires de services ont su adapter leurs capacités à la demande croissante en produits frais.



DP World Antwerp Gateway, 2019 © Port of Antwerp



MPET PSA, 2019 © Port of Antwerp

Par ailleurs, Anvers ne manque pas de transitaires expérimentés. Accompagnement des clients pour optimiser l'itinéraire de transport international, services de représentation fiscale et prise en charge des formalités documentaires, douanières et d'inspection, ils assument tous les tracass.



Reefers © Port of Antwerp

Pour stimuler la croissance du secteur, l'autorité et les acteurs portuaires ne cessent d'investir dans des équipements de pointe pour les opérations de manutention. Lorsque que l'on visite le port, on peut voir des portiques ultramodernes charger et décharger des porte-conteneurs d'une capacité de plus de 23 000 TEU. Et tous les terminaux à conteneurs anversois sont équipés d'installations frigorifiques totalisant jusqu'à 8 000 branchements. Par exemple, les bananes et les ananas que l'on décharge sont stockés dans des chambres froides automatisées avant d'être mises sur le marché dans un délai de moins 48 heures. La chaîne est soumise à une forte pression, mais nous avons suffisamment d'expérience pour y faire face.

Enfin et surtout, le Port d'Anvers doit sa grande réputation à sa main d'œuvre hautement qualifiée et son niveau de productivité.

AIVP | Vous avez par ailleurs créé un Fonds pour l'innovation agricole et lancé des appels à projets en 2020, puis en 2021, en direction des agriculteurs de la rive gauche de l'Escaut. L'objectif est de trouver des solutions qui renforcent la synergie entre le port, l'agriculture et la nature sur ce secteur. Pouvez-vous nous en dire plus sur cette initiative et sur cette nouvelle forme d'agriculture qu'elle permettra de développer ?

Dorien Van Cauteren, expert en environnement du Port d'Anvers | En septembre 2021, le Port d'Anvers a lancé un deuxième appel à projets dans le cadre du Fonds pour l'innovation agricole. Cette initiative soutient des projets agricoles innovants et durables dans les polders de Zeeland-Waase. Les agriculteurs qui ont souhaité faire l'effort d'adapter leur activité pour contribuer à préserver la biodiversité tout en maintenant leur rentabilité ont eu la possibilité de soumettre leur projet jusqu'en décembre dernier.



Fonds pour l'innovation agricole, appel à projet 2021© Port of Antwerp

Entre l'Escaut, le port et l'hinterland de la Flandre zélandaise, le paysage est caractérisé par des digues et des marécages, des porte-conteneurs qui vont et viennent et de vastes polders. Le secteur agricole doit faire face à la sécheresse, au manque d'eau, à l'évolution rapide des réglementations et à la perte de biodiversité.



La nature dans le port © Port of Antwerp

La zone des polders doit pouvoir concilier agriculture, nature et activités portuaires. En créant le Fonds pour l'innovation agricole, le Port d'Anvers a voulu encourager l'innovation dans les exploitations agricoles. Les innovations que nous soutenons réduisent l'impact sur l'environnement et consolident les exploitations.

Le Fonds pour l'innovation agricole vise à soutenir les agriculteurs de la région qui désirent adapter leur activité pour qu'elle reste rentable tout en contribuant à l'atteinte des objectifs environnementaux. Il s'agit, entre autres, de promouvoir la biodiversité par des cultures qui nécessitent moins d'engrais et de pesticides ou adaptées à des pratiques moins intensives.

Cultures favorables aux busards et polyculture

Suite à un premier appel à projets, 9 initiatives ont été lancées. Les agriculteurs travaillent de diverses manières à des adaptations qui favorisent, par exemple, la vitalité et l'état des sols, la capacité de rétention d'eau et la restauration de la biodiversité. Par exemple, certains projets expérimentent l'utilisation spécifique de bandes fleuries comme mécanisme naturel de lutte contre les ravageurs ou bien s'appliquent à développer l'intégration et l'optimisation des cultures sans danger pour les busards dans les plans agricoles.

La polyculture est utilisée pour préserver les busards. La principale difficulté que présente cette technique est qu'elle exige que différentes variétés soient semées à diverses profondeurs. De nombreux agriculteurs ont donc mis au point des machines qui permettent de semer simultanément à différentes profondeurs. Le haricot commun et le méteil peuvent être semés en un seul passage. Selon l'organisation, ces cultures peuvent non seulement constituer des zones de ravitaillement pour le busard des roseaux mais elles peuvent aussi servir de fourrage pour les vaches, et ainsi réduire la dépendance des agricultures aux importations de sources de protéines comme le soja. Une solution gagnant-gagnant pour l'économie et l'écologie, adaptée à chaque exploitation.

Le jury évalue les propositions de projets

Du fait de la diversité des entreprises agricoles, les mesures à appliquer peuvent beaucoup varier. Le Fonds d'innovation aide les agriculteurs à déposer leur dossier et les accompagne tout au long du processus. Cet appel à projets s'adresse essentiellement aux agriculteurs flamands, mais l'initiative a aussi été lancée du côté néerlandais du polder. Maintenant que les propositions de projets ont été soumises, un jury professionnel va procéder à leur évaluation et les plus prometteurs seront présentés en février 2022.

Port Saint John (Canada) : une alimentation de qualité pour ses citoyens

Entrevista de José Sanchez



Paula Copeland, Director, Engagement
& Sustainability, Port Saint John

Port Saint John (Canada) considère l'approvisionnement en produits alimentaires de qualité comme un axe majeur de son activité. Il s'appuie pour cela sur une coopération constante avec ses partenaires afin de faire évoluer les solutions qu'il propose. Mais c'est un rôle qui n'est pas encore suffisamment connu des citoyens. C'est par ailleurs un secteur d'activité qui fait partie intégrante de sa responsabilité sociale et de ses actions de soutien à la communauté locale.

Entretien avec **Paula Copeland, Director, Engagement & Sustainability, Port Saint John** (Canada)

Port Saint John est membre de l'AIVP depuis 2020

AIVP | Port Saint John entretient une relation de longue date avec des entreprises de la filière agroalimentaire, comme Crosby's Molasses installée sur le port depuis 1879. Canpotex, fournisseur de potasse, exporte également depuis Port Saint John, ce qui illustre l'importance des ports dans les systèmes alimentaires mondiaux.

Quelles sont les particularités de ce type d'activité par rapport aux autres ? Et comment faites-vous pour établir des liens aussi durables avec ces entreprises ?

Paula Copeland, Director, Engagement & Sustainability, Port Saint John | Le secteur alimentaire représente une part importante de notre activité d'import-export. Notre partenariat le plus ancien est celui de Crosby's Molasses. L'entreprise importe et raffine plus de 9 000 tonnes métriques de vrac liquide chaque année, et exploite un site de stockage de vrac liquide comprenant 46 réservoirs de qualité alimentaire d'une capacité allant de 25 à 10 000 tonnes métriques.

Nutrien et Canpotex, respectivement producteur et distributeur de potasse, un produit utilisé dans les engrais du monde entier, contribuent à une production alimentaire de qualité. En 2021, ils ont exporté plus de 1,6 million de tonnes via Port Saint John. La marchandise est acheminée à Port Saint John par voie ferroviaire avant d'être exportée depuis le terminal de potasse de Barrack Point.



Terminal Crosby's Molasses © Port Saint John

C'est en nous efforçant de fournir à nos partenaires des solutions supply chain innovantes que nous parvenons à établir des relations durables avec eux. Nous respectons aussi un « modèle d'inclusion » qui nous incite à consulter nos parties prenantes pour évaluer comment il est possible d'améliorer notre partenariat. Les échanges qui se déroulent dans ce cadre et selon ce principe de fonctionnement nous aident à mettre en œuvre les changements qui permettent de pérenniser notre entente.

AIVP | Dans ce monde globalisé, on trouve à peu près tout dans les supermarchés grâce aux filières agro-alimentaires. Pensez-vous que les citoyens sont conscients du rôle que jouent les ports dans les systèmes alimentaires mondiaux ?

Paula Copeland, Port Saint John | Je pense que durant la pandémie les citoyens ont pris davantage conscience des enjeux actuels liés à la chaîne d'approvisionnement, essentiellement en raison des pénuries que nous avons connues. Les médias évoquent sans cesse les « difficultés de la chaîne d'approvisionnement », mais je ne suis pas certaine que les consommateurs comprennent bien le concept et qu'ils fassent le lien avec les ports. La mission de notre équipe en charge de la mobilisation et de la durabilité consiste en partie à expliquer aux citoyens le rôle que joue Port Saint John dans l'acheminement des marchandises et sur les marchés alimentaires mondiaux. Pour ce faire, nous publions des infographies dans les réseaux sociaux et des articles de blog, nous mettons en place des projets de collaboration avec nos partenaires et nous participons à des interviews comme celle-ci. Nous profitons également des événements internationaux comme la Journée mondiale de l'alimentation pour sensibiliser les gens.

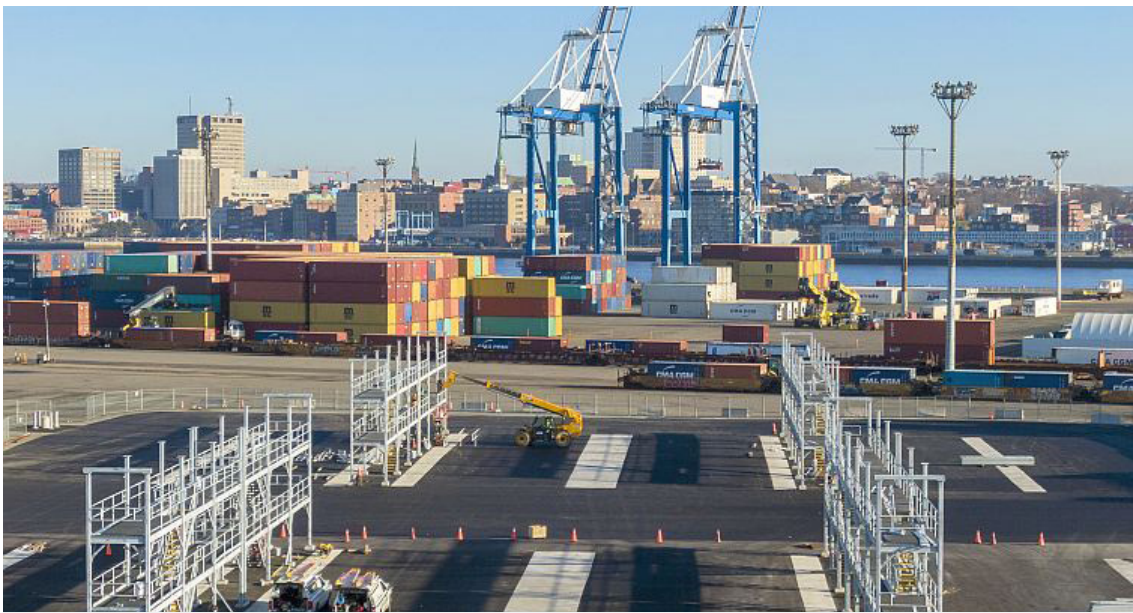


Equipe du Port Saint John © Port Saint John

AIVP | Port Saint John est aussi un hub dédié aux surgelés, notamment pour les grandes marques. Une autre activité spécifique.

La préservation de la chaîne du froid présente-t-elle des défis techniques particuliers ?

Paula Copeland, Port Saint John | La chaîne du froid est une composante importante de notre intervention dans la chaîne d'approvisionnement. Nous venons de rénover nos tours réfrigérées dans le cadre du West Side Modernization Project, qui consacre 205 millions de dollars à la mise à niveau des infrastructures et qui a permis d'installer 288 nouveaux branchements dans le terminal conteneur DP World Saint John. Cette opération s'est traduite par une forte augmentation des importations et des exportations de conteneurs frigorifiques entre 2020 et 2021. Les importations ont progressé de 490% et les exportations de 42%.



Tours réfrigérées © Port Saint John

Comme on peut le comprendre, un tel niveau de croissance impose de veiller à ce que l'infrastructure et l'équipement soient disponibles pour répondre aux besoins. Nous collaborons de manière continue avec les autres acteurs de la chaîne logistique pour garantir l'offre de services de Port Saint John en matière de froid. Nos prestataires ferroviaires ont dû ajuster leur investissements, redimensionner leur parc de wagons réfrigérés et adapter leurs groupes électrogènes et systèmes de fixation afin de répondre à nos besoins ; et nous réfléchissons, avec l'opérateur de terminal et d'autres acteurs, à investir dans l'installation d'un entreposage frigorifique à Saint John.

AIVP | À l'échelle locale, les ports jouent également un rôle social très important en soutenant des organisations comme les banques alimentaires.

Quel type de programmes d'aide et de soutien le Port de Saint John met-t-il en œuvre à l'intention des habitants de la région ?

Paula Copeland, Port Saint John | Nous estimons qu'il est de notre devoir de soutenir la communauté locale, et nous accordons une attention particulière aux quartiers prioritaires situés aux alentours du port. Chaque année, nous participons à des initiatives et organisons des actions pour aider les habitants de ce secteur.

Par exemple :

- En automne, nos employés ont participé à l'approvisionnement des cantines de 3 écoles secondaires de la région pour soutenir les élèves dans le besoin.
- Nous avons mis à la disposition de l'association régionale des banques alimentaires, sur une base à long terme, un espace dans un bâtiment où pourront être installés un congélateur adapté ainsi qu'une zone de distribution de denrées non périssables pour les dons en grande quantité.
- Pendant la période des fêtes de fin d'année, nous participons à un programme de distribution de produits alimentaires aux familles dans les écoles élémentaires.
- Toujours pendant la période des fêtes, notre personnel d'exploitation dresse un arbre de Noël géant paré de lumières pour symboliser le lancement de la saison des dons et de « Harbour Lights », une campagne de soutien aux banques alimentaires de la région. Chaque année, ce sont plus de 200 000 dollars qui sont récoltés pour les banques alimentaires de la région et quelques-uns de nos employés siègent au conseil d'administration de la campagne.
- En 2020, au début de la pandémie, nous avons gratuitement mis à la disposition d'un collectif d'organismes de bienfaisance les locaux de notre terminal croisière pour la mise en place dans de bonnes conditions d'un programme alimentaire d'urgence. Il nous arrive souvent de céder nos espaces à des associations et initiatives de ce genre.



Programme d'aide alimentaire © Port Saint John

Seafrigo : spécialiste dans la chaîne du froid

Entrevista de Caya Hein



Stéphane Desseigne,
Directeur Projets et Développement
de Seafrigo Group.

Seafrigo est une entreprise spécialisée dans la logistique alimentaire mondiale. Elle intervient dans la manipulation et le stockage de produits surgelés, frais et secs sous température ambiante ou dirigée. Grâce à son réseau mondial de bureaux et la gamme de services qu'elle propose (fret maritime et aérien, entreposage, transport intérieur et formalités douanières), elle fait figure d'experte dans le secteur. Dans cette interview, l'AIVP a voulu connaître le point de vue de Seafrigo sur l'objectif 7 de l'Agenda AIVP 2030, une « Alimentation de qualité pour tous ».

Entretien avec Stéphane Desseigne, directeur Projets et Développement de Seafrigo Group.

Entreprise mondiale de la chaîne alimentaire

AIVP | Seafrigo travaille avec des ports du monde entier, couvrant de nombreux aspects logistiques tout au long de la chaîne de transport. En tant qu'entreprise mondiale, de quelle façon contribuez-vous au bon fonctionnement de la chaîne alimentaire ?

Stéphane Desseigne, Directeur Projets et Développement de Seafrigo Group | Strictement parlant, notre activité se concentre sur le transport du fret alimentaire, c'est pourquoi nous sommes très spécialisés. Les marchandises à conserver sous température dirigée doivent être confiées à des spécialistes. Les denrées alimentaires doivent avant tout être maintenues à bonne température. Si l'on veut garantir la sécurité alimentaire des marchandises, il faut s'assurer que la température reste la même pendant le transport d'un port à un autre. C'est un gage de garantie pour le consommateur. Et c'est extrêmement important pour deux raisons. Premièrement, c'est indispensable pour la santé et la sécurité du consommateur. Deuxièmement, cela permet d'éviter le gaspillage car si la chaîne du froid est rompue, les aliments se détériorent. On perd des marchandises et on perd de l'argent, ce que nous nous efforçons d'éviter. Suffisamment de produits transportés du producteur au consommateur dans de bonnes conditions vont déjà à la poubelle. Seafrigo s'est fixé pour mission de réduire autant que possible le gaspillage alimentaire.

En tant que spécialistes de la chaîne alimentaire, notre rôle consiste à faire en sorte que les denrées soient acheminées d'un port à l'autre en toute sécurité. C'est ce que nous garantissons à nos clients et au consommateur. Nous sommes leurs intermédiaires.



Transport d'alimentation © Seafrigo

Centralisation de prestations et réduction du gaspillage

AIVP | Seafrigo propose des services complémentaires, comme l'e-commerce et le reconditionnement des aliments. Avoir centralisé ces prestations au sein de votre entreprise vous permet-elle de lutter contre le gaspillage alimentaire ?

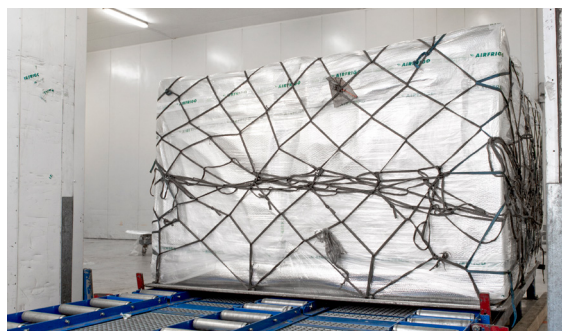
Stéphane Desseigne, Directeur Projets et Développement de Seafrigo Group | Oui, pour une raison majeure. Les marchandises peuvent être acheminées d'un point A à un point B selon deux procédures. Si le produit est étiqueté au point d'origine, cela restreint les destinataires possibles. Par exemple, un produit fabriqué en France étiqueté « Walmart » sur son lieu d'origine ne pourra être vendu qu'à Walmart. Si l'acheteur décide de ne pas retirer la marchandise ou s'il n'en accepte qu'une partie, les denrées seront détruites, gaspillées, car le reconditionnement sur le lieu de destination coûte très cher.

Par contre, il est toujours possible de réassigner des marchandises brutes. Si vous transportez des denrées alimentaires, comme les fruits de mer, à l'état brut en les stockant, comme aux États-Unis, dans de grands sacs en équipement réfrigéré, le réceptionnaire dispose d'une plus grande marge de manœuvre. Le conditionnement des aliments sur le lieu de destination autorise des décisions de dernière minute en permettant d'intéresser un nouvel acquéreur au moment où la marchandise est réceptionnée. On conditionne la marchandise en étant sûr qu'elle trouvera preneur, et on réduit ainsi le risque de gaspillage. En cas de rupture de contrat avec Walmart, on a toujours la possibilité de vendre le produit à un autre supermarché qui le mettra à la disposition du consommateur, et la marchandise n'aura été conditionnée qu'une seule fois.

Les services de transformation alimentaire que nous proposons sur les lieux de destination contribuent à limiter le gaspillage alimentaire. La centralisation apporte une plus grande flexibilité quant à la destination finale tout en permettant d'ajuster la quantité de marchandise allouée. Lorsque vous avez plusieurs solutions en main, les risques de gaspillage sont moindres. Si vous ne disposez que d'une seule solution, vous réduisez vos propres chances de faire usage de la marchandise, avec le risque qu'elle soit perdue. Le traitement des marchandises sur le lieu de destination est aussi un moyen de garantir leur bonne conservation. S'ils sont décongelés dans de bonnes conditions, les fruits de mer congelés peuvent être transportés en grandes quantités et vendus comme des produits frais sur les marchés locaux. Pour décongeler un produit et garantir sa sécurité sanitaire, il faut respecter certaines procédures. La gamme de services proposés par Seafrigo lui permet de le faire en toute sécurité.



Chaîne du froid © Seafrigo



Stockage frigorifique © Seafrigo

L'empreinte écologique des entrepôts et des conteneurs réfrigérés

AIVP | Seafrigo travaille régulièrement avec des produits frais et surgelés, ce qui rend nécessaire l'usage de reefers (conteneurs réfrigérés) et d'entrepôts sous température dirigée. Quelles mesures avez-vous prises pour réduire l'empreinte écologique de vos conteneurs réfrigérés et de vos entrepôts?

Stéphane Desseigne, Directeur Projets et Développement de Seafrigo Group | Prenons d'abord la question des entrepôts. Si l'on veut réduire son empreinte et sa consommation d'électricité, il faut que les entrepôts soient récents. Il est certain qu'en utilisant les dernières technologies, votre empreinte d'ici 5 ou 10 ans sera meilleure qu'avec des installations vieilles de 30 ou 40 ans. Il est donc nécessaire de créer de nouveaux équipements et de les moderniser partout dans le monde. L'on pourra ainsi répondre à deux objectifs : suivre la direction fixée par les ODD de l'ONU et mieux conserver les marchandises stockées.

La technologie s'étant récemment beaucoup améliorée, les possibilités offertes sont multiples. La première concerne le choix du gaz de réfrigération des entrepôts. Auparavant, beaucoup d'entreprises utilisaient des produits chimiques comme le Fréon mauvais pour l'environnement. Il est maintenant possible d'utiliser des gaz neutres en CO2 comme l'ammoniac. Il existe également de nouvelles technologies pour piloter le système de réfrigération et éviter qu'il fonctionne en continu. On peut ainsi réguler les températures et réduire sa consommation d'électricité.

Même chose pour l'électricité qui alimente les entrepôts. Il faut bien admettre que les entrepôts fonctionnent encore à l'électricité et que l'on est obligé d'en consommer. Pour autant, Seafrigo préconise que l'on installe davantage de panneaux solaires, car ils permettent de réduire la consommation générale d'électricité. Les obstacles liés à l'installation de panneaux solaires varient selon le pays où vous vous trouvez. Dans certains pays, comme aux États-Unis, il est facile d'en installer sur les entrepôts. Dans d'autres pays, comme en France, c'est plus compliqué. Les lois environnementales sont plus complexes et les risques associés (risque d'incendie par exemple) sont davantage pris en compte. À mesure que la technologie évoluera et gagnera du terrain, les lois devront s'adapter et autoriser la pose des panneaux solaires sur les entrepôts frigorifiques.

Il en va de même pour les reefers : les plus récents affichent de meilleures performances environnementales. Mais la situation est quand même un peu différente car les conteneurs réfrigérés doivent être connectés à un module électrique pour fonctionner. La technologie doit encore s'améliorer et les conteneurs devront être adaptés et moins consommer, mais on peut

s'attendre à ce que d'ici quelques années, les technologies applicables aux entrepôts le soient aussi aux reefers. Seafrigo n'exerce aucun contrôle sur ce type de matériel car il appartient aux compagnies maritimes, lesquelles, cherchent pour l'heure à réduire leur empreinte carbone et préfèrent mettre l'accent sur les carburants utilisés par les bateaux. Elles ont cependant fermement l'intention de s'intéresser aux reefers dans les années à venir.



Entrepôts alimentaires © Le Barbo Graphics

Les produits biologiques

AIVP | Un sous-objectif important de l'objectif AIVP « Qualité alimentaire pour tous » consiste à promouvoir le commerce équitable et la production biologique locale. Les produits biologiques ou équitables, plus fragiles, imposent-t-ils des précautions supplémentaires ?

Stéphane Desseigne, Director general Proyectos y Desarrollo de Seafrigo Group | Oui, les produits biologiques doivent être soigneusement manipulés. D'une certaine manière, la prudence s'impose avec tous les produits, mais il faut faire dans ce cas attention à la contamination croisée pendant le transport. Les produits biologiques ne doivent pas être mélangés avec les autres produits car ils perdraient leur label bio. L'entreposage doit se faire dans des zones dédiées et des entrepôts certifiés. Cependant, une fois ces précautions prises, les produits bio sont traités de la même façon que les autres produits et nous garantissons leur qualité en bout de chaîne. La manipulation des produits bruts ou non protégés exige encore davantage de rigueur.

Cela vaut aussi pour les produits issus du commerce équitable qui sont exposés aux mêmes risques que les produits bio. Il est parfois plus difficile de les identifier et de les tracer car ils ne sont pas toujours étiquetés en tant que tels dès le départ. C'est du point de vue logistique que l'étiquetage de ces produits prend plus de sens car il donne des indications sur leur fabrication et leurs conditions de vente, précisions utiles pour les transporteurs.

Là encore, l'identification des produits et le traitement à leur réserver varient selon les pays et les régions. En général, l'étiquetage des produits bio est plus soigné (indications sur le stockage, identification, etc.). Certains produits labellisés bio aux États-Unis sont loin de remplir les critères requis en France car les définitions et les normes ne sont pas les mêmes. Tous les pays, pour des raisons culturelles, n'abordent pas la question de l'alimentation de la même manière. La culture française, par exemple, valorise beaucoup les aliments non transformés. Ainsi, en France, le lait entier est utilisé pour la fabrication de certains fromages mais la population est informée sur qui peut en consommer (par exemple, les femmes enceintes savent quels aliments elles doivent éviter). En revanche, la réglementation américaine met davantage l'accent sur la protection du consommateur, c'est-à-dire que, partant du postulat que celui-ci n'est pas informé, on va privilégier le lait pasteurisé pour des questions de sécurité sanitaire. En définitive, qu'il s'agisse des gouvernements ou des entreprises logistiques comme nous, tout le monde s'efforce de réduire au maximum les risques alimentaires.



Intérieur des entrepôts © Seafrigo



Intérieur des entrepôts © Seafrigo

Tel: +33(0) 235 427 884 | **fax:** + 33(0) 235 422 194
aivp@aivp.org

www.aivp.org

